

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA ATAS
KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT JALAN
RUSAK DI WILAYAH HUKUM POLDA JAWA
TENGAH MENURUT UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Tugas dan Melengkapi Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Program Strata 1 (S.1)



Disusun Oleh:

Fadilla Amarani Shola
2102056018

**Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Syariah dan Hukum
Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang
2024**

PENGESAHAN



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jl Prof. Dr. Hamka Kampus III Ngaliyan Telp./Fax. (024) 7601291/7624691 Semarang 50185

PENGESAHAN

Nama : Fadilla Amarani Shola

NIM : 2102056018

Judul : Pertanggungjawaban Pidana Atas Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak di Wilayah Hukum Polda Jawa Tengah Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Telah diujikan pada tanggal 17 Desember 2024 oleh Dewan Penguji Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang, dan dinyatakan lulus serta dapat diterima sebagai syarat guna memperoleh gelar Sarjana Strata I.

Semarang, 30 Desember 2024

Ketua Sidang/Penguji

Arifana Nur Kholiq, M.S.I.
NIP. 198602192019031005

Sekretaris Sidang/Penguji

Saifudin, SHI, M.H.
NIP. 198005052023211015

Penguji Utama I

Dr. Daud Rismama, M.H.
NIP. 199108212019031014

Penguji Utama II

Mohammad Shoim, S.Ag., M.H.
NIP. 197111012006041003

Pembimbing I

Maria Anna Muryani, S.H., M.H.
NIP. 196206011993032001

Pembimbing II

Saifudin, SHI, M.H.
NIP. 198005052023211015

PERSETUJUAN PEMBIMBING



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
Jalan Prof. Dr. H. Hamka Semarang 50185
Telepon (024)7601291, Faksimili (024)7624691, Website : <http://fah.walisongo.ac.id/>

NOTA PERSETUJUAN PEMBIMBING

Lamp : 4 (empat) Eksemplar Skripsi

Hal: Naskah Skripsi

An. Sdri. Fadilla Amarani Shola

Kepada

Yth. Dekan Fakultas Syariah dan Hukum

Walisongo Semarang

Assalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Setelah kami meneliti dan mengadakan perbaikan seperlunya, bersama ini kami kirimkan naskah skripsi saudara :

Nama : Fadilla Amarani Shola
Nim : 2102056018
Jurusan : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : "Pertanggungjawaban Pidana Atas Kecelakaan
Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut Undang-
Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu
Lintas dan Angkutan Jalan"

Dengan ini kami mohon kiranya skripsi mahasiswa tersebut dapat segera dimunaqosahkan.

Demikian harap menjadi maklum adanya dan kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Semarang, 9 Desember 2024

Pembimbing I

Maria Anna Murvani, S.H., M.H.
NIP. 196206011993032001

Pembimbing II

Saifudin, S.H., M.H.
NIP. 198005052023211015

MOTTO

”وَإِذَا قِيلَ لَهُمْ لَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ قَالُوا إِنَّمَا نَحْنُ مُصْلِحُونَ

“Apabila dikatakan kepada mereka, ‘janganlah berbuat kerusakan di bumi,’ mereka menjawab, ‘sesungguhnya kami hanyalah orang-orang yang melakukan perbaikan.’”¹

(Q.S Al-Baqarah: 12)

¹ Departemen Agama RI, *Al-Quran Tajwid dan Terjemahan*, (Jakarta: Maghfirah Pustaka, 2006), 3.

PERSEMBAHAN

Dengan penuh rasa bersyukur dan terima kasih, penulis mempersembahkan karya ini kepada:

1. Bapak Suyono (Alm) dan Ibu Suyatmi, Kakek dan Nenek penulis yang selalu memberikan doa, dukungan, kasih sayang serta motivasi sehingga penulis bisa menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Bapak Sumantri (Alm) dan Ibu Upik Astuti, kedua orang tua yang selalu memberikan doa, dukungan, kasih sayang serta motivasi sehingga penulis bisa menyelesaikan tugas akhir ini.
3. Alief Vikriawan, Bilqis Riwanti Audria, Al Yusuf Erlan Sunandar saudara-saudara penulis yang telah mendukung penulis hingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
4. Dosen Pembimbing Ibu Maria Anna Anna Muryani, S.H., M.H. dan Bapak Saifudin, SHI., M.H. yang memberikan arahan dan bimbingan sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik.
5. Tenaga pendidik, sahabat-sahabat penulis, teman-teman satu almamater, serta segenap Civitas Akademika Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.
6. Pihak Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah yang telah membantu penulis dalam melakukan penelitian.

DEKLARASI

DEKLARASI

Dengan penuh kejujuran dan tanggung jawab, penulis menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA ATAS KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN" tidak mengandung materi yang sudah ditulis oleh pihak lain atau diterbitkan. Begitu pula skripsi ini tidak mengandung suatu gagasan-gagasan pihak lain, kecuali informasi yang tercantum dalam referensi yang dijadikan rujukan.

Semarang, 10 Desember 2024

Yang Menyatakan



Fadilla Amarani Shola
NIM.2102056018

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

Transliterasi kata-kata Arab yang dipakai dalam penyusunan skripsi ini berpedoman pada Surat Keputusan Bersama Departemen Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, pada tanggal 22 Januari 1988 Nomor: 158/1987 dan 0543b/U/1987.

I. Konsonan Tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	Ša	š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ha	ḥ	ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	ka dan ha
د	Dal	D	De

ذ	Ẓal	Ẓ	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	es dan ye
ص	Ṣad	ṣ	es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)

ظ	Za	z	zet (dengan titik di bawah)
ع	`ain	`	koma terbalik (di atas)
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef

ق	Qaf	Q	Ki
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
هـ	Ha	H	Ha
ء	Hamzah	‘	Apostrof
ي	Ya	Y	Ye

II. Konsonan Rangkap

Konsonan rangkap, termasuk tanda syaddah, ditulis rangkap.

Contoh: رَبَّكَ ditulis rabbaka
الْحَدُّ ditulis *al-hadd*

III. Vokal

1. Vokal Pendek

Contoh: يَضْرِبُ ditulis *yadribu*
سَعَلَ ditulis *su'ila*

2. Vokal Panjang

Vokal panjang (*maddah*), yang dalam tulisan Arab menggunakan harakat dan huruf dengan huruf dan tanda caron (-) di atasnya: *a, i, u*.

Contoh: قَالَ ditulis *qala*
قِيلَ ditulis *qila*
يَقُولُ ditulis *yaqulu*

3. Vokal Rangkap

a. *Fathah* + *ya'* mati ditulis ai (أي)

Contoh: كَيْفَ

b. *Fathah* + *wawu* mati ditulis au (أو)

Contoh: حَوْلَ

IV. Ta'marbutah (ة) di akhir kata

1. *Ta' marbutah* (ة) yang dibaca mati (sukun) ditulis *h*, kecuali kata Arab yang sudah terserap menjadi bahasa Indonesia, seperti salat, zakat, taubat, dan sebagainya.

Contoh: طَلْحَةَ ditulis *talhah*

التَّوْبَةَ ditulis *at-taubah*

فَاطِمَةَ ditulis *Fatimah*

2. *Ta' marbutah* yang diikuti kata sandang *al* (ال), jika dibaca terpisah atau dimatikan, ditulis *h*.

Contoh: رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ ditulis *raudah al-atfal*

Jika dibaca menjadi satu dan dihidupkan ditulis *t*.

Contoh: رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ ditulis *raudatul atfal*

V. Kata Sandang Alif + Lam

1. Kata sandang (ال) diikuti huruf *syamsiah* ditulis sesuai dengan bunyinya sama dengan huruf yang mengikutinya, dan pisahkan dengan tanda (-).

Contoh: الرَّحِيمِ ditulis *ar-rahimu*

السَّيِّدِ ditulis *as-sayyidu*

الشَّمْسِ ditulis *as-syamsu*

2. Kata sandang (ال) diikuti huruf *qamariah* ditulis *al-* dan dipisahkan tanda (-) dengan huruf berikutnya.

Contoh: الْمَلِكِ ditulis *al-maliku*

الكافرون ditulis *al-kafirun*

القلم ditulis *al-qalamu*

VI. Kata dalam Rangkaian Frasa atau Kalimat

1. Jika rangkaian kata tidak mengubah bacaan, ditulis terpisah/kata per-kata, atau
2. Jika rangkaian kata mengubah bacaan menjadi satu, ditulis menurut bunyi/pengucapannya, atau dipisah dalam rangkaian tersebut.

Contoh: خَيْرُ الرَّازِقِينَ ditulis *khair al-raziqin* atau *khairurraziq*

ABSTRAK

Berdasarkan data yang disampaikan oleh *World Health Organization (WHO)*, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian. Faktor jalan termasuk dalam salah satu penyebab utama kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Guna melindungi hak warga negara, dirumuskan peraturan terkait dengan lalu lintas jalan yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Namun masih banyak masyarakat yang tidak menerima hak-haknya. Pengimplementasian dari sanksi pidana yang terdapat pada Undang-Undang juga masih belum maksimal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak serta implementasi sanksi pidana dalam Pasal 273 UU LLAJ.

Penelitian ini merupakan penelitian normatif-empiris, yakni penelitian yang mengkaji pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif (perundang-undangan) dan dokumen tertulis secara *in action (factual)* pada suatu peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemerintah sebagai penyelenggara jalan bertanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang terjadi, dikarenakan pemerintah merupakan badan hukum yang termasuk dalam subjek hukum. Implementasi sanksi pidana dalam UU LLAJ masih belum diterapkan dikarenakan beberapa faktor seperti ketidakjelasan terkait penanggungjawab, ketidaktahuan masyarakat mengenai hukum, sulitnya pembuktian, anggapan bahwa kecelakaan akibat jalan rusak merupakan kesalahan pengemudi, kecelakaan akibat jalan rusak banyaknya kecelakaan ringan.

Kata kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, Jalan Rusak, Pertanggungjawaban.

ABSTRACT

Based on data submitted by the World Health Organization (WHO), traffic accidents are the main cause of death. Road factors are one of the main causes of traffic accidents that occur. In order to protect citizens' rights, regulations related to road traffic were formulated, namely Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation (UU LLAJ). However, there are still many people who do not receive their rights. The implementation of criminal sanctions contained in the law is also still not optimal. This research aims to determine criminal liability for traffic accidents due to damaged roads as well as the implementation of criminal sanctions in Article 273 of the LLAJ Law.

This research is normative-empirical research, namely research that examines the implementation or implementation of positive legal provisions (legislation) and written documents in action (factual) on certain legal events that occur in society.

The results of the research show that the government as a road operator is responsible for traffic accidents due to damaged roads that occur, because the government is a legal entity which is a legal subject. The implementation of criminal sanctions in the LLAJ Law has not yet been implemented due to several factors such as lack of clarity regarding the person responsible, public ignorance regarding the law, difficulty in proving, and others.

Keywords: Traffic Accidents, Damaged Roads, Liability.

KATA PENGANTAR

Puji serta syukur senantiasa penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan hidayah dan karunia sehat sehingga penelitian ini dapat diselesaikan. Shalawat dan salam tak lupa dipanjatkan kepada Nabi Muhammad SAW, atas perjuangannya yang telah membawa kita dari zaman kegelapan hingga zaman yang penuh keberkahan dan ilmu pengetahuan.

Skripsi ini merupakan penelitian yang berjudul “Pertanggungjawaban Pidana atas Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak di Wilayah Hukum Polda Jawa tengah Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Skripsi ini disusun dengan tujuan melengkapi tugas dan syarat untuk mmencapai gelar sarjana pada Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.

Rasa syukur dan bahagia yang penulis rasakan dengan selesainya sebuah skripsi yang tidak luput dari kendala dan hambatan selama pembuatan skripsi ini. Dengan segala kerendahan hati penulis hendak menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Maria Anna Muryani, S.H., M.H. selaku Wali Dosen sekaligus Pembimbing I dan Bapak Saifudin, S.H., M.H. selaku Pembimbing II yang senantiasa memberikan arahan serta membimbing dengan penuh kesabaran dan telah banyak meluangkan waktu untuk memberikan motivasi dan ilmu yang sangat bermanfaat.
2. Bapak Prof. Dr. Nizar, M.Ag. selaku Rektor UIN Walisongo Semarang dan Prof. Dr. H. Abdul Ghofur, M.Ag. selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Walisongo yang telah menyelenggarakan kagiatan akademik secara memadai.
3. Ibu Dr. Novita Dewi Masyithoh, S.H., M.,H. selaku Ketua Jurusan Program Studi Ilmu Hukum dan Ibu

Mahdaniyal Hasanah Nuriyyatiningrum, M.SI. selaku Sekretaris Jurusan Program Studi Ilmu Hukum.

4. Bapak Suyono (Alm) dan Ibu Suyatmi, Kakek dan Nenek penulis yang telah merawat dan membesarkan penulis. Terima kasih atas doa, cinta, motivasi, serta pembelajaran yang senantiasa diberikan. Tidak ada kalimat yang sebanding dengan perjuangan, jerih payah, dan kasih sayang yang diberikan kepada penulis sehingga mampu mengantarkan penulis untuk tetap bertahan sampai pada tahap ini. Terima kasih untuk kepercayaan yang selalu diberikan, bahkan pada saat kepercayaan diri penulis sendiri hilang.
5. Bapak Sumantri (Alm) dan Ibu Upik Astuti, kedua orang tua penulis yang menjadi perantara sehingga penulis dapat mencicipi kehidupan duniawi. Terima kasih untuk segala kasih sayang, dukungan, dan kepercayaan yang selalu diberikan. Terima kasih telah menjadi alasan penulis untuk tetap bertahan, meski berulang kali kata menyerah penulis sampaikan.
6. Bapak Sunarto yang telah menggantikan tanggung jawab adiknya untuk membiayai pendidikan penulis. Terima kasih untuk segala dukungan yang diberikan.
7. Ibu Retno Aisyah yang dengan tulus selalu memberikan dukungan serta motivasi pada penulis.
8. Alief Vikriawan, Bilqis Riwanti Audria, Al Yusuf Erlan Sunandar saudara-saudara penulis yang telah mendukung penulis hingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
9. Sepupu-sepupu penulis terkhusus Nugraharini Agustien yang telah memberikan dukungan, semangat dan motivasi bagi penulis untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.
10. Bapak Arif dan Bapak Riswanto dari Direktorat Polda Jateng yang telah membantu penelitian yang dilakukan penulis.

11. Ibu Trismi dan Bapak Deddy Anzasfani dari Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah yang telah membantu penelitian yang dilakukan penulis.
12. Anisa Widiawati dan Latifah Hidayatul Aini sahabat penulis sejak Sekolah Menengah Atas, terima kasih untuk dukungan, kepercayaan, dan semangat yang diberikan. Terima kasih untuk pengalaman-pengalaman baru yang ditawarkan, untuk setiap tawa yang dibagi bersama, dan kesedian untuk mendengarkan keluh kesah penulis.
13. Octavia Putri Maharani, Choirunnisa Ariani, Hana Dian Malasari, Maya Ika Trisnawati dan Pratidina Nur Aini Hanum teman-teman seperjuangan penulis yang menemani masa-masa perkuliahan penulis hingga sampai pada penulisan skripsi ini. Terima kasih untuk semua dukungan dan bantuan yang diberikan.
14. Teman-teman KKN MIT Kelompok 16 yang selama 45 hari bersama berbagi cerita, suka, dan duka. Terima kasih untuk pengalaman-pengalaman baru yang diciptakan bersama.
15. Segenap keluarga besar Ilmu Hukum 2021 khususnya kelas IH A yang telah kebersamaian penulis dalam perkuliahan.
16. Untuk setiap nama yang mengambil peran di hidup penulis, baik yang bertahun-tahun, beberapa bulan, beberapa minggu, beberapa hari, bahkan untuk setiap nama yang baru beberapa menit penulis temui, terima kasih telah memberikan kesempatan bagi penulis untuk bisa melihat kehidupan dari berbagai sudut pandang.
17. Terakhir, terima kasih penulis sampaikan pada Fadilla Amarani Shola, diri penulis sendiri. Terima kasih karena telah menyelesaikan apa yang sudah dimulai, terima kasih karena telah menjadi lebih berani, terima

kasih karena memilih untuk tidak menyerah, dan terima kasih karena memilih untuk terus bertumbuh.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna disebabkan keterbatasan penulis, karenanya penulis mengharap kritik dan saran dari pembaca yang menunjang bagi penyempurnaan penulisan skripsi ini. Semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat baik secara umum ataupun secara khusus bagi perkembangan di bidang Ilmu Hukum.

Semarang, 16 Desember 2024

Penulis,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fadilla Amarani Shola' with a stylized flourish at the end.

Fadilla Amarani Shola
2102056018

DAFTAR ISI

PENGESAHAN	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
MOTTO.....	iii
PERSEMBAHAN	iv
DEKLARASI	v
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN.....	vi
ABSTRAK.....	xi
ABSTRACT	xii
KATA PENGANTAR	xiii
DAFTAR ISI	xvii
DAFTAR TABEL	xx
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian.....	10
D. Manfaat Penelitian.....	11
E. Tinjauan Pustaka.....	11
G. Metode Penelitian.....	17
H. Sistematika Penulisan.....	24
BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG	
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA	
KECELAKAAN LALU LINTAS.....	26
A. Pertanggungjawaban Pidana.....	26

B. Penegakan Hukum.....	43
C. Kecelakaan Lalu Lintas	46
BAB III PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA ATAS KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK	53
A. Dasar Hukum Pertanggungjawaban Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak.....	53
B. Tanggungjawab Penyelenggara Jalan atas Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak	57
C. Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak oleh Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah	65
D. Kecelakaan Lalu Lintas Karena Faktor Jalan.....	81
BAB IV IMPLEMENTASI SANKSI PIDANA PADA PASAL 273 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 DI WILAYAH HUKUM KEPOLISIAN DAERAH PROVINSI JAWA TENGAH.....	84
A. Pertanggungjawaban Pidana atas Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.....	84
B. Implementasi Sanksi Pidana pada Pasal 273 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah.....	104
BAB V PENUTUP	122
A. Kesimpulan	122
B. Saran.....	123
DAFTAR PUSTAKA.....	125

LAMPIRAN	136
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	144

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1	1
Tabel 1. 2	3
Tabel 1. 3	60
Tabel 1. 4	66
Tabel 1. 5	69

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan data yang disampaikan oleh *World Health Organization (WHO)*, kecelakaan lalu lintas merupakan faktor utama kematian pada rentang usia 5-29 tahun. Kemudian menduduki peringkat ke-12 penyebab kematian tertinggi pada semua usia¹. Berdasarkan laporan akhir Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara tahun 2019-2021 memiliki grafik fluktuatif. Jumlah kecelakaan pada tahun 2019 lebih banyak jika dibandingkan dengan tahun 2020, namun jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan di tahun 2021. Berikut data kecelakaan lalu lintas dari tahun 2019-2021:²

Tabel 1. 1

Data Kecelakaan Lalu Lintas Provinsi Jawa Tengah Tahun 2019-2021.

No	Uraian	Tahun 2019	Tahun 2020	Tahun 2021
1	Jumlah Kejadian	25.962	21.396	22.521
2	Korban MD	4.215	3.508	3.750

¹ *World Health Organization*, “Global Status Report on Road Safety 2023” (Geneva: *World Health Organization*, 2023), 4.

² Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah, *Laporan Akhir: Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2023-2028*, (Semarang, 2022), 37.

3	Korban LB	89	48	77
4	Korbn LK	30.522	24.495	25.847
5	Kerugian Materiil	Rp17.858.087.000	Rp14.746.525.000	Rp16.836.435.000

Sumber: Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah

Banyak faktor yang dapat menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas, misalnya faktor pengemudi, faktor lingkungan jalan, faktor cuaca, dan faktor kendaraan.³ Sebagai salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, faktor jalan masih sering kali diabaikan. Padahal faktor jalan termasuk dalam salah satu penyebab utama kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Seperti yang disampaikan oleh Kapolres Grobogan pada penyampaian catatan akhir tahun 2022, yang mana AKBP Benny Setyowadi selaku Kapolres Grobogan menyampaikan bahwa jalan rusak dan kurangnya lampu penerangan menjadi salah satu penyebab tingginya angka kasus kecelakaan lalu lintas di wilayah Grobogan.⁴ Hal serupa juga disampaikan oleh Kasat Lantas Polres Kudus, AKP Galuh Pandu Pandega Ardiansyah selaku Kasat Lantas Polres Kudus menjelaskan bahwa banyak kecelakaan lalu

³ Daud Nawir, *Manajemen Lalu Lintas*, (Malang: Literasi Nusantara, 2020), 16.

⁴ Redaksi Halo Semarang, "Kapolres Grobogan Sebut Jalan Rusak Jadi Penyebab Angka Kecelakaan Tinggi", <https://halosemarang.id/kapolres-grobogan-sebut-jalan-rusak-jadi-penyebab-angka-kecelakaan-tinggi/>, diakses pada 22 Oktober 2024.

lintas yang terjadi karena kondisi jalan yang berlubang.⁵ Menurut laporan Direktorat Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, pada tahun 2020 kondisi jalan nasional di Jawa Tengah dengan status kondisi sedang mencapai 52,47%.⁶ Sedangkan pada tahun 2021 kondisi jalan di Jawa Tengah dengan status sedang persentasenya 52,32% dengan kondisi jalan hingga rusak berat 7,91%.⁷ Faktor kondisi jalan menjadi penyebab kecelakaan terbesar kedua setelah faktor manusia. Berikut tabel faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada kurun waktu 2019-2021.⁸

Tabel 1. 2

Data Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Provinsi Jawa Tengah

No	Faktor Kecelakaan	Tahun 2019	Tahun 2020	Tahun 2021
1	Manusia	19.093	17.006	15.710
2	Alam	434	216	651
3	Kelaiakan Kendaraan	2.471	388	206
4	Kelaiakan Jalan	3.964	3.786	4.005
	Jumlah	25.962	21.396	20.572

Sumber: Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah

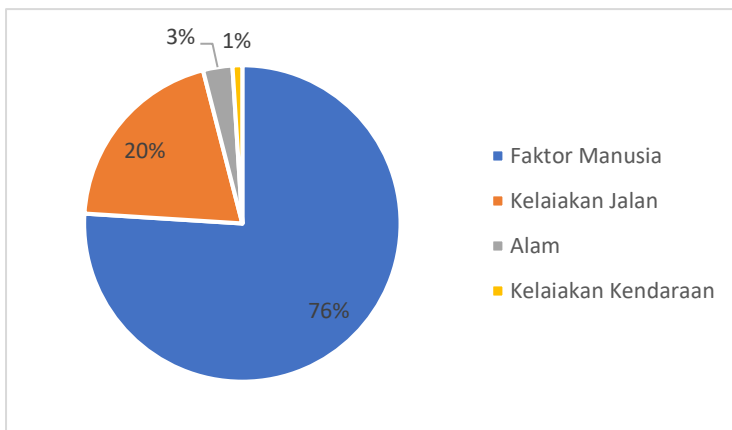
⁵ Redaksi Lingkar, “Jalan Rusak Tingkatkan Potensi Terjadinya Laka Lantas”, <https://lingkar.co/jalan-rusak-tingkatkan-potensi-terjadinya-laka-lantas/>, diakses pada 22 Oktober 2024.

⁶ Direktorat Jenderal Bina Marga, *Kondisi Jalan Nasional 2020 Semester II*, (Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga), 20.

⁷ Direktorat Jenderal Bina Marga, *Kondisi Jalan Nasional 2021 Semester I*, (Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga), 20.

⁸ Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah, *Laporan*, 39.

Dapat dilihat bahwa faktor pengendara menjadi faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor pengendara yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan biasanya disebabkan pelanggaran terhadap marka/rambu, pelanggaran terhadap lalu lintas, mengantuk, melebihi batas kecepatan, dan menggunakan gawai. Faktor dominan selanjutnya adalah kelaianan jalan. Kelaianan jalan yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan ialah jalan berlubang, jalan bergelombang dan lain-lain. Di tahun 2021, jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh kelaianan jalan berjumlah 4.005 kejadian, terbesar dalam kurun waktu tahun 2019-2021, yang mana jika diperhatikan sesuai dengan kondisi jalan pada tahun 2021 dengan 52,32% kondisi jalan sedang dan kondisi jalan hingga rusak berat 7,91%.



Proporsi Faktor Penyebab kecelakaan Tahun 2021

Berkenaan dengan masih banyaknya kecelakaan lalu lintas yang terjadi, contohnya kecelakaan yang terjadi pada Sabtu, 17 September 2022 di ruas Jalan Sragen-

Kedawung. Tepatnya di Dukuh Jambangan, Desa Bendungan, Kecamatan Kedawung, Sragen. Kecelakaan tersebut bermula dari pengendara motor yang menghindari jalan rusak dari arah selatan ke utara, kemudian dari arah sebaliknya terdapat mobil yang tengah melaju sehingga kecelakaan tidak dapat dihindari.⁹ Kecelakaan juga terjadi di Jalan Sragen-Solo tepatnya di Desa Dayungan, Kecamatan Sidoharjo, Kabupaten Sragen pada Minggu 18 Februari 2024 malam. Kecelakaan tersebut bermula dari korban yang menghantam lubang jalan yang mengakibatkan kendaraannya melonjak dan menghantam trotoar. Kecelakaan tersebut mengakibatkan korban meninggal dunia.¹⁰ Kecelakaan akibat kerusakan jalan juga terjadi di jalan nasional Solo-Semarang pada Senin, 20 Februari 2023. Terjadi dua kecelakaan tunggal akibat dari jalan yang berlubang.¹¹ Jalan yang berlubang juga mengakibatkan kecelakaan pada Senin, 6 Maret 2023, kecelakaan terjadi pada truk gabah yang terperosok ke lubang jalan di Jalan Pantura Kudus. Sopir truk

⁹ Tri Rahayu, “*Hindari Jalan Rusak, Pemotor di Sragen Menjadi Korban Tabrak Lari, 1 Meninggal*”, <https://soloraya.solopos.com/hindari-jalan-rusak-pemotor-di-sragen-menjadi-korban-tabrak-lari-1-meninggal-1424504> diakses pada 8 Juli 2024

¹⁰ Muh. Radlis, “*Jalan Rusak Makan Korban, Nyawa Remaja 14 Tahun Melayang Setelah Kecelakaan Lintas Lubang di Sragen*”, <https://jateng.tribunnews.com/2024/02/19/jalan-rusak-makan-korban-nyawa-remaja-14-tahun-melayang-setelah-kecelakaan-lintas-lubang-di-sragen> diakses pada 8 Juli 2024

¹¹ Yulianto, “*Hati-Hati Kondisi Jalan Nasional Solo-Semarang Banyak Berlubang*”, Fokus Jateng, <https://www.fokusjateng.com/2023/02/20/hati-hati-kondisi-jalan-nasional-solo-semarang-banyak-berlubang/> diakses pada 4 November 2023

mengatakan bahwa ia tidak melihat lubang yang ada di jalan dikarenakan lubang tersebut terendam oleh air hujan.¹²

Tentunya guna melindungi hak warga negara, pemerintah merumuskan peraturan terkait dengan lalu lintas jalan. Pemerintah memberlakukan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diharapkan mampu memberikan perubahan yang signifikan dalam tata berlalu lintas di Indonesia seperti yang diamanatkan oleh Undang-Undang. Dalam perumusan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut tentunya juga memuat mengenai ketentuan pidana yang dimaksudkan sebagai bentuk perlindungan terhadap masyarakat atau pengguna jalan atas keadaan yang tidak seimbang serta cenderung tidak memperhatikan kondisi atau faktor jalan sebagai salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas yang tentunya tidak sedikit memakan korban. Dalam Pasal 273 Undang-Undang tersebut dijelaskan bahwa penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dapat dikenai pidana penjara atau denda. Dijelaskan dalam pasal tersebut bahwa penyelenggara jalan bertanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak. Kemudian dalam Pasal 240 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga dijelaskan bahwa korban kecelakaan

¹² Rika Irawati, “*Lagi Kecelakaan Akibat Jalan Berlubang. Truk Gabah Terguling di Jalan Pantura Kudus, Macet 2,5 Km*”, <https://banyumas.tribunnews.com/2023/03/06/lagi-kecelakaan-akibat-jalan-berlubang-truk-gabah-terguling-di-jalan-pantura-kudus-macet-25-km>, pada 4 November 2023

lalu lintas berhak atas pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah. Hal tersebut merupakan salah satu bentuk perlindungan bagi warga negara khususnya pengguna jalan yang dijamin oleh Undang-Undang.

Hukum Islam juga mengatur terkait dengan pertanggungjawaban. Hukum Islam menentukan bahwa manusia harus bertanggungjawab atas akibat dari perbuatan yang dilakukannya. Hal tersebut dijelaskan dalam Q.S Al-Muddatsir ayat 38 yang menjelaskan bahwa setiap orang bertanggung jawab atas apa yang telah ia lakukan:

كُلُّ نَفْسٍ بِمَا كَسَبَتْ رَهِينَةٌ

“Setiap orang bertanggung jawab atas apa yang telah ia lakukan.” (Q.S. 74 [Al-Muddatsir]: 38)¹³

Ketentuan seseorang dibebankan untuk bertanggungjawab atas perbuatannya ialah, perbuatan yang dilakukan haram dilakukan, pelaku memiliki pilihan (tidak dipaksa), dan pelaku memiliki pengetahuan atas akibat dari perbuatannya. Oleh karena itu apabila seseorang melakukan perbuatan yang dilarang oleh hukum sedangkan dia bukan termasuk orang gila, anak di bawah umur, dan orang yang dipaksa, maka ia harus bertanggungjawab atas perbuatannya. Hal tersebut didasarkan pada Hadits Nabi yang diriwayatkan oleh Imam Abu Daud, yang berbunyi:¹⁴

¹³ Departemen Agama RI, *Al-Quran Tajwid dan Terjemahan*, (Jakarta: Maghfirah Pustaka, 2006), 576.

¹⁴ Imam Abu Daud Sulaiman, *Terjemah Sunan Abu Daud*, terj. *Sunan Abu Daud* oleh Bey Arifin, dkk (Semarang: CV. Asy Syifa', 1992).

حَدَّثَنَا مُوسَى بْنُ إِسْمَاعِيلَ حَدَّثَنَا وَهَيْبٌ عَنْ خَالِدٍ عَنْ أَبِي الضُّحَى عَنْ عَلِيٍّ عَلَيْهِ السَّلَام عَنْ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ رُفِعَ الْقَلَمُ عَنْ ثَلَاثَةٍ عَنْ النَّائِمِ حَتَّى يَسْتَيْقِظَ وَعَنْ الصَّبِيِّ حَتَّى يَحْتَلِمَ وَعَنْ الْمَجْنُونِ حَتَّى يَعْقِلَ قَالَ أَبُو دَاوُدَ رَوَاهُ ابْنُ جُرَيْجٍ عَنْ الْقَاسِمِ بْنِ يَزِيدَ عَنْ عَلِيٍّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ عَنْ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ زَادَ فِيهِ وَالْخَرَفِ

“Telah menceritakan kepada kami (Musa bin Ismail) berkata telah menceritakan kepada kami (Wuhaib) dari (Khalid) dari (Abu Adh Dhuha) dari (Ali Alais Salam) dari nabi Shallallahu ‘Alaihi Wasallam, beliau bersabda ‘pena pencatat amal dan dosa itu diangkat dari tiga golongan, orang tidur hingga ia bangun, anak kecil hingga ia bermimpi dan orang gila hingga ia berakal.’ Abu Dawud berkata ‘hadits ini diriwayatkan oleh (Ibnu Juraij), dari (Al Qasim bin Yazid) dari (Ali Radliallahu ‘Anhu), dari Nabi Shallallahu ‘Alaihi Wasallam.’ Ia menambahkan di dalamnya ‘dan kharif (orang yang kurang akalnya).’”

Namun meski Undang-Undang dan hukum Islam telah mengatur mengenai pertanggungjawaban seseorang akan perbuatannya, serta Undang-Undang yang telah menjamin perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, pada kenyataannya masih banyak korban kecelakaan yang tidak menerima hak-haknya. Pengimplementasian dari sanksi pidana yang terdapat pada Undang-Undang juga masih belum diterapkan secara maksimal. Hal tersebut dikarenakan oleh

ketidaktahuan masyarakat atas hak mereka yang dapat menuntut penyelenggara atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang terjadi. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat jalan rusak juga tidak diproses dengan semestinya meskipun jalan rusak tersebut mengakibatkan kecelakaan yang berulang-ulang. Contohnya pada jalan pantura Batang di sepanjang jalan perbatasan Kendal hingga perbatasan Pekalongan. Pada jalan tersebut telah terjadi tiga kecelakaan tunggal karena terperembab ke lubang jalan.¹⁵ Padahal sudah jelas dijelaskan dalam Pasal 273 ayat 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dapat dipidana. Pada realita yang terjadi di masyarakat, selama ini tidak ada proses hukum terhadap kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak. Melihat hal tersebut dapat disimpulkan bahwa masih ada ketidakpaduan antara hukum yang berlaku dengan kenyataan yang ada pada masyarakat.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai tanggungjawab pidana penyelenggara jalan atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertuang dalam sebuah skripsi yang berjudul “Pertanggungjawaban

¹⁵ Riyan Fadli, “Hati-Hati Lewat Jalan Pantura Banyak Lubang Menganga, Sudah Banyak Korban Kecelakaan, Kasatlantas Polres batang Minta Segera Diperbaiki”, <https://radarmagelang.jawapos.com/jateng/684441117/hati-hati-lewat-jalan-pantura-banyak-lubang-menganga-sudah-banyak-korban-kecelakaan-kasatlantas-polres-batang-minta-segera-diperbaiki>, diakses pada 18 November 2024.

Pidana atas Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak di Wilayah Hukum Polda Jawa Tengah Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah yang akan dibahas pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana implementasi sanksi pidana pada Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di daerah hukum Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah?

C. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Untuk mengetahui implementasi sanksi pidana oleh penyelenggara jalan pada Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di daerah hukum Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah.

D. Manfaat Penelitian.

1. Manfaat Praktis.

Bagi penulis: Manfaat praktis yang diharapkan adalah agar keseluruhan tahap penelitian yang dilakukan dan hasil yang diperoleh dari penelitian dapat memperluas wawasan serta mengetahui penerapan dari fungsi Ilmu Hukum yang diperoleh penulis selama mengikuti perkuliahan pada Fakultas Syariah dan Hukum UIN Walisongo.

Bagi Pemerintah: Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini bagi pemerintah agar dapat diterima dan digunakan sebagai kontribusi guna memaksimalkan kinerja pemerintah dalam pengadaan fasilitas jalan.

2. Manfaat Teoritis

- 1) Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan rujukan sebagai upaya pengembangan Ilmu Hukum.
- 2) Memberikan wawasan bagi khalayak umum terkait dengan tanggung jawab pemerintah terkait dengan kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak.

E. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka ialah deskripsi singkat mengenai penelitian atau kajian yang telah dilakukan terkait dengan masalah yang diteliti penulis. Tinjauan pustaka digunakan untuk mendapatkan gambaran mengenai hubungan pembahasan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti

sebelumnya. Sehingga tidak terjadi pengulangan dan plagiasi karya ilmiah yang pernah ada.¹⁶

Skripsi yang ditulis oleh Lucky Pranata mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang tahun 2017 dengan judul “Tanggungjawab Pemerintah yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak yang Menyebabkan Kecelakaan (Kajian UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).” Skripsi ini membahas mengenai tanggungjawab pemerintah terhadap jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan dan membahas mengenai sanksi pidana terhadap pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.¹⁷ Hasil yang diperoleh dalam skripsi ini adalah, bahwa pemerintah wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Apabila belum dapat dilakukan perbaikan maka pemerintah wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada pembahasan tanggungjawab pemerintah. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian penulis adalah dalam penelitian yang dilakukan penulis dibahas juga mengenai implementasi sanksi pidana dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁶ Tim Penyusun Fakultas Syariah dan Hukum UIN Walisongo Semarang, *Pedoman Penulisan Skripsi Program Sarjana*, (Semarang: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Walisongo Semarang, 2019), 116.

¹⁷ Lucky Pranata, judul “Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan (Kajian UU No. 22 Tahun 2009 Tntang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)”, *Skripsi Universitas Muhammadiyah Palembang* (Palembang, 2017).

Skripsi yang ditulis oleh I Wayan Eka Artajaya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta Tahun 2019 dengan judul “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jalan yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Diakibatkan Oleh Jalan yang Rusak”. Skripsi ini membahas mengenai siapa pihak yang bertanggungjawab terhadap kecelakaan yang terjadi akibat dari adanya jalan rusak.¹⁸ Hasil penelitian yang diperoleh dalam skripsi ini adalah, bahwa aturan-aturan hukum yang dapat digunakan untuk memberikan perlindungan hukum bagi pengguna jalan yang mengalami kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak adalah Undang-Undang Dasar 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. adapun kendala dalam memberikan perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak ialah kurangnya jumlah anggota kepolisian, fasilitas kepolisian dalam menunjang kerja aparat kepolisian yang kurang, dan kurangnya kesadaran masyarakat untuk melaporkan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak. Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan penulis ialah sama-sama menggunakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menganalisis permasalahan yang diangkat. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan penulis terletak pada pembahasannya, penelitian ini menitikberatkan pembahasan pada perlindungan korban

¹⁸ I Wayan Eka Artajaya, “Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”, *Skripsi Universitas Atma Jaya* (Yogyakarta, 2019).

kecelakaan akibat jalan rusak sedangkan penelitian penulis memfokuskan pada pertanggungjawaban pidana serta implementasi sanksi pidana atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di wilayah hukum Polda Jawa Tengah.

Skripsi yang ditulis oleh Hanoch Adi Anggono Joshua Istia mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jember Tahun 2021 dengan judul “Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Skripsi ini membahas mengenai perlindungan hukum korban kecelakaan akibat jalan rusak serta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan.¹⁹ Hasil dari penelitian dalam skripsi ini adalah, bahwa perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak dapat ditempuh melalui jalur litigasi dan jalur non litigasi. Jalur litigasi ditempuh melalui putusan pengadilan dan jalur non litigasi melalui kesepakatan kedua belah pihak. Penyelenggara jalan menjadi pihak yang bertanggungjawab dalam kecelakaan yang diakibatkan oleh jalan rusak, karena penyelenggara jalan memiliki kewajiban memperbaiki jalan rusak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penyelenggara jalan sebagai subjek hukum memiliki kewajiban untuk mempertanggungjawabkan kecelakaan yang diakibatkan oleh jalan yang mengalami kerusakan. Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan penulis ialah sama-sama menggunakan Undang-Undang

¹⁹ Hanoch Adi Anggono Joshua Istia, “Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”, *Skripsi* Universitas Jember (Jember, 2021).

Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menganalisis permasalahan yang diangkat. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan penulis terletak pada pembahasannya, penelitian ini menitikberatkan pembahasan pada perlindungan korban kecelakaan akibat jalan rusak sedangkan penelitian penulis memfokuskan pada pertanggungjawaban pidana serta implementasi sanksi pidana atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di wilayah hukum Polda Jawa Tengah.

Skripsi yang ditulis oleh Mayola Putri Kusmalia mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Lampung Tahun 2019 dengan judul “Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan yang Disebabkan Oleh Jalan Rusak”. Skripsi ini membahas mengenai implementasi penerapan Pasal 273 UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan serta faktor-faktor yang menghambat penerapan pasal tersebut.²⁰ Hasil penelitian yang diperoleh dalam skripsi ini adalah, bahwa pengimplementasian dari Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum pernah diimplementasikan oleh pihak kepolisian. Hal tersebut dikarenakan pencarian alat bukti yang kuat untuk Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut sulit untuk didapatkan, dikarenakan banyaknya pihak-pihak yang terlibat dalam proses penyelenggaraan jalan di Bandar Lampung. Faktor yang menjadi penghambat

²⁰ Mayola Putri Kusmalia, “Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan Yang Disebabkan Oleh Jalan Rusak”, *Skripsi* Universitas Lampung (Lampung, 2019).

dari penerapan Pasal ini adalah faktor aparat penegak hukum serta kurangnya sosialisasi kepada masyarakat khususnya pengguna jalan. persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis adalah sama-sama membahas mengenai implementasi sanksi pidana pada Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan, namun terdapat perbedaan yang membedakan penelitian ini dengan penelitian penulis. Penelitian ini dilakukan di Bandar Lampung serta menggunakan teori penegakan hukum oleh Joseph Goldsten dalam analisisnya, sedangkan penelitian yang dilakukan penulis dilakukan di wilayah Hukum Polda Jawa Tengah dengan menggunakan teori penegakan hukum oleh Lawrence M. Friedman dalam analisisnya.

Skripsi yang ditulis oleh Muhammad Ardiansah mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang Tahun 2019 dengan judul “Tanggungjawab Pemerintah yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas”. Skripsi ini membahas mengenai tanggungjawab pemerintah serta sanksi pidana terhadap pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas.²¹ Hasil dari penelitian dalam skripsi ini adalah, bahwa tanggungjawab pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas ialah memperbaiki jalan rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan,

²¹ Muhammad Ardiansah, “Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas”, *Skripsi* Universitas Muhammadiyah (Palembang, 2019).

pemerintah wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Kemudian sanksi pidana untuk pemerintah yang tidak memperbaiki jalan adalah pidana penjara atau denda. Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah sama-sama membahas tanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak. Sedangkan perbedaannya pada penelitian ini tidak membahas mengenai implementasi dari sanksi pidana yang ada dalam Undang-Undang Lalu Lintas Jalan sedangkan penelitian penulis juga membahas mengenai implementasi dari sanksi pidana yang ada dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

G. Metode Penelitian.

Metode penelitan merupakan suatu metode atau cara kerja yang digunakan guna memahami obyek yang dijadikan sebagai sasaran dalam suatu penelitian. Metode adalah pedoman bagi seorang penulis dalam memahami lingkup yang dipahami.²²

1) Jenis Penelitian.

Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif ialah penelitian yang mengedepankan prinsip-prinsip umum yang menjadi dasar dari gejala-gejala yang terdapat dalam tata kehidupan masyarakat, atau gejala-gejala sosial budaya yang

²² Soerjano Soekamto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta:UI Press, 1986), 67.

dianalisis dengan melihat pola-pola tertentu.²³ Pada penelitian kualitatif lebih ditekankan pada cara gejala tersebut muncul. Tegasnya, peneliti bukan mencari jawaban atas pertanyaan “apa” melainkan “mengapa”.²⁴ Penelitian ini menggunakan metode normatif empiris dalam proses penelitian. Penelitian hukum *normatif-empiris* (terapan) ialah penelitian yang dilakukan dengan melakukan pengkajian terhadap implentasi atau pelaksanaan peraturan perundang-undangan atau ketentuan hukum positif serta dokumen-dokumen tertulis secara *in action (factual)* terhadap suatu kejadian hukum yang terjadi dalam masyarakat. Pengkajian tersebut dilakukan dengan tujuan guna memastikan kesesuaian antara ketentuan peraturan perundang-undangan dengan realita yang terjadi dalam penerapan hukum pada peristiwa hukum *in concreto*.²⁵

Penelitian ini merupakan penelitian normatif-empiris karena dalam penelitian ini penulis akan mengkaji mengenai persoalan yang berasal dari peraturan perundang-undangan serta akan mengkaji mengenai implementasi sanksi pidana oleh penyelenggara jalan atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak yang ada dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 entang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²³ Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1996), 20-21.

²⁴ Beni Ahmad Saebani, *Metode Penelitian Hukum Pendekatan Yuridis Normatif*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2023), 132.

²⁵ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press, 2020), 115.

2) Jenis Pendekatan.

Pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dengan mengkaji undang-undang yang terkait dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini yakni mengenai tanggungjawab pidana penyelenggara jalan atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak jika ditinjau dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam penelitian ini juga digunakan pendekatan empiris terkait dengan ketidakpaduan hukum yang berlaku dengan permasalahan yang diangkat tentang implementasi sanksi pidana oleh penyelenggara jalan atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak dihubungkan dengan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3) Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dijadikan penulis sebagai tempat untuk melaksanakan penelitian dan memperoleh data-data adalah wilayah hukum Polda Jawa Tengah. Wilayah hukum Polda Jawa Tengah dipilih sebagai tempat penelitian dikarenakan masih tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi di daerah hukum Polda Jawa Tengah.

4) Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Data Primer, yakni bahan data yang didapatkan dari wawancara secara langsung yang dilakukan secara langsung dengan pihak-pihak terkait.

- b. Data Sekunder, yakni data yang bersumber dari bahan hukum primer seperti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan ketentuan-ketentuan yang berlaku serta bahan hukum sekunder seperti pendapat ahli, penelitian terdahulu, dan hipotesa.

5) Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan sumber data sekunder yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier, yakni:

- a. Bahan hukum primer, bahan hukum primer ialah bahan hukum yang memiliki otoritas atau bersifat autoratif. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan yang diurutkan secara hierarki.²⁶ Dalam penelitian ini penulisan menggunakan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Layak Fungsi Jalan, dan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

²⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana, 2006), 141.

- b. Bahan hukum sekunder, bahan hukum sekunder ialah bahan hukum yang terdiri dari buku-buku yang ditulis oleh para ahli hukum yang memiliki pengaruh, jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasil-hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan penelitian ini. Dengan kata lain sumber hukum sekunder adalah setiap publikasi terkait hukum yang tidak termasuk dokumen resmi²⁷ Dalam penelitian ini, penulis menggunakan buku-buku, hasil karya tulis ilmiah, dan berbagai jurnal yang relevan dengan penelitian yang dilakukan.
 - c. Bahan hukum tersier, merupakan bahan hukum yang digunakan sebagai petunjuk ataupun penjelasan terkait dengan bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder. Misalnya seperti bibliografi dan indeks kumulatif.²⁸
- 6) Teknik Pengumpulan Data.

Dalam suatu penelitian data digunakan untuk menyelesaikan permasalahan yang dibahas. Pengumpulan data diartikan sebagai suatu proses mendapatkan data dengan teknik tertentu.²⁹ Dalam penelitian ini data yang digunakan dikumpulkan dengan menganalisis sumber-sumber data sekunder berupa perundang-undangan, ketentuan-ketentuan yang berlaku, dll. Dalam penelitian ini pengumpulan data juga dilakukan dengan

²⁷Suratman, Philips Dillah, *Metode Penelitian Hukum*, (Bandung: Alfabeta, 2015), 67.

²⁸ Ibid

²⁹ Nur Solikin, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, (Pasuruan: CV Penerbit Qiara Media, 2021), 119.

melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait, yang mana pada penelitian ini penulis melakukan wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Tengah dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah. Wawancara merupakan salah satu data primer yang didapatkan secara langsung dari informan atau narasumber yang dibutuhkan.³⁰ Wawancara dilakukan guna memperoleh informasi yang mendalam terkait dengan data yang diperlukan dalam penelitian.

7) Teknik Analisis Data.

Analisis data secara deskriptif menjadi teknik analisis yang digunakan peneliti dalam penelitian ini. Teknik ini merupakan teknik yang dilakukan dengan memberikan gambaran atau melukiskan keadaan obyek maupun subyek penelitian berdasarkan pada fakta-fakta yang ada atau keadaan yang sebenarnya.³¹ Penulis akan menganalisis bahan hukum primer, sekunder, maupun tersier secara normatif dengan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan dan juga pendekatan konseptual. Kemudian penulis akan melakukan analisis secara kualitatif sesuai dengan data primer yang diperoleh dari hasil penelitian, melalui hasil wawancara secara langsung dengan informan atau narasumber.

Dalam penelitian ini penulis membahas mengenai tanggungjawab pidana penyelenggara jalan atas kecelakaan lalu lintas dan implementasi sanksi pidana oleh penyelenggara jalan atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak. Penulis menelaah apakah tanggungjawab pidana

³⁰ Muhaimin, *Metode*, 95.

³¹ Ibid, 103.

penyelenggara jalan dan implementasi sanksi pidana oleh penyelenggara jalan sudah sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku dengan semestinya.

8) Teknik Validitas Data.

Validitas data merupakan tahapan yang penting dalam suatu penelitian. Validitas data dilakukan dengan maksud untuk melakukan validasi data agar data yang didapatkan merupakan data yang benar-benar sesungguhnya dan tidak direkayasa. Penelitian ini menggunakan metode triangulasi dalam melakukan validitas data. Triangulasi merupakan teknik pengumpulan data-data dan sumber yang telah ada. Data yang dikumpulkan sekaligus akan diuji kredibilitasnya dengan membandingkan data-data yang diperoleh.³²

Dalam memperoleh kevalidan data dengan teknik triangulasi, dapat dilakukan dengan jalan:

- a. Melakukan perbandingan antara data hasil pengamatan dengan data yang diperoleh dari wawancara.
- b. Melakukan perbandingan antara data yang diperoleh dari wawancara dengan isi atau dokumen yang terkait.

Penelitian ini dalam melakukan validitas data akan membandingkan keterangan dari narasumber atau informan dalam wawancara yang dilakukan dengan dokumen-dokumen terkait serta melakukan perbandingan dengan pihak-pihak yang terkait.

³² Nur Solikin, *Pengantar*, 127.

H. Sistematika Penulisan

Sesuai dengan buku panduan penyusunan tugas akhir Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang, penulisan skripsi secara keseluruhan akan terdiri dari 5 (lima) bab dengan sistematika sebagai berikut:

- Bab I. Pendahuluan, bab ini berisi gambaran umum terkait dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis, berupa latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, dan sistematika penulisan.
- Bab II. Tinjauan Umum, pada bab ini disajikan teori yang digunakan penulis dalam menganalisis permasalahan yang diangkat. Dalam menganalisis permasalahan yang diambil, penulis menggunakan teori pertanggungjawaban pidana. Tindak pidana sejatinya dibagi menjadi dua, yakni kejahatan dan pelanggaran, yang mana dalam hal ini permasalahan yang diangkat penulis termasuk pada tindak pidana jenis pelanggaran. Oleh karena pengaturan mengenai tindak pidana pada permasalahan yang dikaji penulis terpisah dari KUHP, maka dapat dilihat bahwa tindak pidana tersebut termasuk pada tindak pidana khusus. Pada teori pertanggungjawaban pidana mengandung asas kesalahan (asas *culpabilitas*). Adapun bentuk dari kesalahan ini berupa *dolus* (kesengajaan) dan *culpa* (kelalaian). Dalam hal ini kelalaian (*culpa*) dibagi menjadi dua macam, yakni kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*) dan kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*). Berkaitan dengan permasalahan

yang diangkat oleh penulis, yakni kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak dapat dilihat bahwa terdapat unsur kelalaian (*culpa*) di dalamnya.

- Bab III. Gambaran Umum Objek Penelitian, pada bab ini penulis akan memberikan gambaran umum terkait dengan objek penelitian yang memuat data-data hasil wawancara dengan Polda Jawa Tengah. Penulis akan menggambarkan secara konkrit terkait dengan pengimplementasian dari sanksi pidana yang ada pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penulis akan menjabarkan bagaimana penyelesaian yang dilakukan dalam kecelakaan yang diakibatkan oleh jalan rusak.
- Bab IV. Pembahasan, bab ini merupakan inti dari penelitian yang dilakukan oleh penulis. Pada bab ini disajikan analisis terhadap data-data yang diperoleh oleh penulis terkait dengan pertanggungjawaban pidana kecelakaan akibat jalan rusak serta implementasi sanksi pidana berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Polda Jawa Tengah dengan menggunakan teori-teori yang dikemukakan oleh penulis pada bab sebelumnya.
- Bab V. Penutup, pada bab ini berisi kesimpulan yang merupakan hasil pemahaman, penelitian, dan pengkajian terhadap pokok permasalahan yang dikaji oleh penulis, saran-saran dan penutup.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS

A. Pertanggungjawaban Pidana

1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Hukum pidana tentunya memiliki keterkaitan yang erat dengan pertanggungjawaban pidana. Hal tersebut berarti bahwa suatu perbuatan yang secara jelas menurut hukum merupakan suatu tindak pidana, maka harus dimintai pertanggungjawaban. Secara umum pertanggungjawaban dilihat sebagai balasan dari perbuatan pidana yang dilakukan oleh seseorang. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dijelaskan bahwa seseorang hanya dimintai pertanggungjawaban pidana atas tindak pidana yang dilakukannya karena kesengajaan atau karena kealpaan.¹

Dari segi falsafah hukum, Roscou Pound seorang filsuf besar dalam buku “*An Introduction to the Philosophy of Law*” mengartikan *liability* atau pertanggungjawaban pidana sebagai suatu kewajiban yang harus diterima pelaku atas perbuatannya yang merugikan orang lain. Sebanding dengan efektifitas perlindungan Undang-Undang yang semakin meningkat atas kepentingan, kedamaian, dan ketertiban masyarakat, maka kedudukan pembayaran ganti rugi atau

¹ Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, cet.32, (Jakarta: Bumi Aksara, 2016).

pertanggungjawaban menjadi bergeser. Pertanggungjawaban yang awalnya merupakan hak istimewa beralih menjadi suatu kewajiban.² Kemudian menurut Roeslan Saleh pertanggungjawaban pidana dimaksudkan sebagai diteruskannya celaan objektif yang terdapat pada suatu perbuatan pidana serta perbuatan pidana tersebut memenuhi syarat untuk pidana secara subjektif. Celaan objektif diartikan bahwa suatu perbuatan yang dilakukan seseorang memang termasuk dalam perbuatan yang dilarang oleh Undang-Undang. Hal tersebut dapat dipastikan dengan melihat apakah perbuatan tersebut melawan hukum, baik hukum materiil ataupun hukum formil. Sedangkan yang dimaksud dengan celaan subjektif ialah merujuk pada seseorang yang melakukan tindakan yang dilarang tadi. Namun meskipun seseorang telah melakukan perbuatan yang dilarang, akan tetapi tidak dapat ditemukan kesalahan dalam dirinya maka orang tersebut tidak dapat dimintai pertanggungjawaban.³

Chairul Huda menjelaskan bahwa pertanggungjawaban pidana ialah pertanggungjawaban dari orang yang melakukan tindak pidana. Tegasnya, seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatan pidana yang dilakukannya.

² Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada), 16.

³ Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana; Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, (Jakarta: Aksara Baru, 1983) 20-23.

Pertanggungjawaban pidana muncul apabila seseorang melakukan suatu perbuatan atau tindak pidana. Pada hakikatnya pertanggungjawaban pidana dapat dikatakan sebagai suatu mekanisme yang dibentuk oleh hukum pidana sebagai reaksi atas adanya pelanggaran.⁴ Kemudian menurut Sudarto, terkait dengan celaan objektif dan celaan subjektif, seseorang tidak dapat dipidana semata-mata hanya karena orang tersebut telah melakukan perbuatan yang melawan atau bertentangan dengan hukum. Jadi sekalipun perbuatan yang dilakukan tidak dibenarkan dan telah memenuhi semua rumusan delik yang terdapat dalam undang-undang, syarat untuk menjatuhkan pidana masih belum terpenuhi. Untuk dapat dipidana masih ada syarat yang harus dipenuhi, yakni dalam diri orang yang melakukan suatu perbuatan pidana harus mempunyai kesalahan atau bersalah (celaan subjektif).⁵

Lebih rinci, Sudarto menyatakan bahwa terdapat syarat-syarat tertentu yang harus terpenuhi supaya seseorang dapat memiliki aspek pertanggungjawaban pidana, yakni:⁶

- 1) Terdapat suatu perbuatan pidana yang dilakukan oleh pelaku atau pembuat.
- 2) Terdapat unsur kesalahan di dalam perbuatan tersebut, yakni berupa kesengajaan atau kealpaan.

⁴ Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Tanpa Kesalahan*, (Jakarta: Kencana, 2006), 68.

⁵ Sudarto, *Hukum Pidana I*, (Semarang: FH UNDIP, 1998), 85.

⁶ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, (Bandung: Alumnus, 1986),

- 3) Terdapat pembuat yang dapat dimintai pertanggungjawaban.
- 4) Tidak terdapat alasan pemaaf ataupun pembenar.

Pertanggungjawaban pidana merupakan balasan dari perbuatan pidana yang dilakukan oleh seseorang atau subjek hukum, yang mana perbuatannya tersebut merugikan orang lain. Oleh karena itu seseorang akan dimintai pertanggungjawaban atas tindak pidana yang dilakukannya secara sadar. Dapat disimpulkan bahwa pertanggungjawaban pidana hadir karena adanya tindak pidana itu sendiri. Barda Narwawi berpendapat bahwa:

“Dalam kaitannya dengan masalah pertanggungjawaban pidana maka, harus jelas terlebih dahulu siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, dan ini harus dipastikan terlebih dahulu siapa dinyatakan sebagai pembuat untuk suatu tindak pidana tertentu. Masalah ini menyangkut subjek tindak pidana yang pada umumnya sudah dirumuskan oleh pembuat undang-undang untuk tindak pidana yang bersangkutan. Namun, dalam kenyataannya memastikan siapa si pembuat adalah tidak mudah dan sulit. Selanjutnya dia menyatakan setelah pembuat ditentukan, bagaimana selanjutnya mengenai pertanggungjawaban pidananya? Masalah pertanggungjawaban pidana ini merupakan segi lain dari subjek tindak pidana yang dapat dibedakan dari masalah si pembuat (yang melakukan tindak pidana). Artinya, pengertian subjek tindak pidana dapat meliputi dua hal, yaitu siapa yang dapat dipertanggungjawabkan. Pada umumnya yang dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana adalah si pembuat, tetapi tidaklah selalu demikian. Masalah ini tergantung

juga pada cara atau sistem yang ditempuh oleh pembuat undang-undang.”⁷

Dapat disimpulkan bahwa dalam pertanggungjawaban pidana, subjek memiliki pengaruh yang amat penting dalam suatu tindak pidana. Hal tersebut dikarenakan tidak akan ada pidana apabila tidak ada subjek. Pembuat undang-undang juga menjadi bagian penting karena aturan terkait dengan pertanggungjawaban dibentuk oleh pembuat undang-undang, sehingga antara pertanggungjawaban pidana dan pembuat undang-undang memiliki keterkaitan yang penting.

2. Unsur-Unsur Pertanggungjawaban Pidana

Secara umum pertanggungjawaban pidana adalah bentuk pembayaran atau pembalasan atas perbuatan atau tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang. Dalam hal ini untuk menentukan apakah seseorang harus bertanggungjawab atas perbuatannya atau tidak, diukur berdasarkan unsur-unsur tertentu. Maksudnya untuk menentukan seseorang memiliki aspek pertanggungjawaban pidana atas perbuatannya maka harus ada beberapa unsur yang terpenuhi agar seseorang tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Unsur-unsur tersebut ialah:

1) Adanya suatu tindak pidana.

Salah satu unsur pokok dalam pertanggungjawaban pidana adalah unsur perbuatan. Hal ini karena seseorang tidak dapat

⁷ Barda Nawawi Arief, *Masalah Pemidanaan Sehubung Delik-Delik Khusus Dalam Masyarakat Modern*, (Bandung: Bina Cipta, 1982), 105-107.

dipidana apabila tidak melakukan perbuatan yang secara jelas diatur dan dilarang oleh peraturan perundang-undangan. Hal tersebut sejalan dengan salah satu asas yang dianut oleh Indonesia yakni asas legalitas, dimana dijelaskan dalam Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) bahwa suatu tindakan hanya bisa dipidana jika tindakan tersebut telah diatur sebagai perbuatan pidana dalam perundang-undangan yang berlaku sebelum tindakan dilakukan.⁸

Hukum pidana Indonesia sendiri menghendaki suatu perbuatan yang nyata dan jelas atau suatu perbuatan yang nampak, artinya di sini hukum menghendaki perbuatan yang memberikan dampak keluar. Hal tersebut karena berdasarkan asas *cogitionis poenam nemo patitur*, seseorang tidak dapat dikenai pidana atas apa yang terdapat dalam pikirannya saja. Artinya seseorang tidak dapat dipidana hanya berdasarkan sikap batinnya saja melainkan perlu adanya perbuatan yang menyelesaikan tindak pidana tersebut.⁹

2) Unsur kesalahan

Kesalahan dalam Bahasa asing disebut juga dengan *schuld*, yakni kondisi psikologis seseorang yang memiliki hubungan dengan perbuatan yang dilakukannya sehingga atas perbuatan tersebut

⁸ Moeljanto, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Renika Cipta, 2008), 25.

⁹ Frans Maramis, *Hukum-Hukum Pidana Umum dan Tertulis di Indonesia*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012), 85.

pelaku atau seseorang yang melakukannya dapat dicela.¹⁰ Kemudian dalam Pasal 359 dan 360 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dalam arti sempit kesalahan diartikan sebagai kealpaan.

Jika dilihat dari sisi psikologi, kesalahan dipandang sebagai hubungan batin antara pembuat dan perbuatannya. Hubungan batin tersebut dapat berupa kesengajaan ataupun kealpaan. Pada kesengajaan hubungan batin itu berupa menghendaki perbuatan beserta akibatnya dan pada kelapaaan tidak ada kehendak demikian. Jadi di sini hanya digambarkan keadaan batin si pembuat, sedangkan yang menjadi ukuran atau kriterianya adalah sikap batin yang berupa kehendak terhadap perbuatan atau akibat perbuatannya. Kemudian jika dipandang dari sisi normatif, kesalahan tidak hanya ditentukan oleh hubungan batin antara pembuat dengan perbuatannya, melainkan harus terdapat unsur penilaian atau unsur normatif terhadap perbuatannya. Artinya dalam hal ini, sikap batin pembuat tetap diperhatikan akan tetapi hanya sebagai unsur dari pertanggungjawaban pidana. Di samping itu, ada unsur lain yakni penilaian mengenai keadaan jiwa pembuat atau kemampuan bertanggungjawab dan tidak ada alasan penghapus kesalahan.¹¹

Jika dilihat, kesalahan secara normatif terdiri atas dua keadaan, yakni kesengajaan dan kealpaan.

¹⁰ Sudarto, *Hukum*, 116.

¹¹ Ibid., 117

Oleh karena itu orang lain akan menilai perbuatan si pembuat berdasarkan apakah perbuatan tersebut termasuk kesengajaan atau kealpaan.

a. Kesengajaan

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak memberikan definisi mengenai kesengajaan. Namun arti kesengajaan dapat ditemui pada M.v.T (*Memorie van Toelichting*), yang menjelaskan bahwa kesengajaan memiliki arti “menghendaki dan mengetahui”. Jadi dapat disimpulkan bahwa kesengajaan memiliki arti mengetahui dan menghendaki perbuatan yang dilakukan. Seseorang dikatakan sengaja apabila ia menghendaki serta menyadari perbuatan yang ia lakukan.

Secara teoritis terdapat dua bentuk kesengajaan, yakni *dolus malus* dan *dolus eventualis*. *Dolus malus* ialah kesengajaan dimana si pembuat mengetahui atau menyadari perbuatannya yang dilarang hukum. Sedangkan *dolus eventualis* adalah kesengajaan bersifat kemungkinan. Artinya si pembuat yang melakukan perbuatan telah menyadari dan mengetahui mengenai akibat lain yang mungkin dapat timbul atas perbuatan yang ia kehendaki. Apabila akibat yang telah disadari tersebut kemudian terjadi, terhadap hal tersebut dapat dikatakan bahwa seseorang yang berbuat mempunyai kesengajaan.¹²

b. Kealpaan

¹² Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2012), 176.

Sama halnya dengan kesengajaan, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tidak memberikan definisi terkait dengan kealpaan. Namun M.v.T (*Memorie van Toelichting*), memberikan penjelasan bahwa kealpaan di satu pihak benar-benar berlawanan dengan kesengajaan dan di pihak lain dengan hal yang kebetulan (*toeval* atau *casus*). Kealpaan ialah bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan, namun bukan kesengajaan yang ringan. Menurut Simons, kesengajaan memiliki 2 (dua) unsur yakni “tidak adanya kehati-hatian” dan “dapat diduga akibatnya.”¹³

Kealpaan terjadi pada saat seseorang yang telah mengetahui atau menduga akibat dari perbuatannya, namun tetap melakukan perbuatan tersebut. Pengetahuan pembuat atas akibat yang dapat timbul dari perbuatannya merupakan syarat mutlak dari kealpaan. Akibat yang tidak dapat diduga atau diketahui lebih dulu tidak dapat dipertanggungjawabkan sebagai sebuah kealpaan.¹⁴ Jika didasarkan pada bentuknya Modderman mengelompokkan kealpaan menjadi dua bentuk, yakni kealpaan yang disadari (*bewuste culpa*) dan kelapaaan yang tidak disadari (*onbewuste culpa*). Pada kealpaan yang disadari (*bewuste culpa*) pelaku menyadari mengenai perbuatan yang dilakukannya

¹³ Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997), 336.

¹⁴ Leden Marpaun, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2005), 25.

serta akibat yang mungkin akan muncul atas perbuatannya, akan tetapi pelaku meyakini dan berharap bahwa akibat buruk itu tidak akan terjadi.¹⁵ Sedangkan dalam kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste culpa*) atas perbuatan yang dilakukannya, pelaku atau pembuat tidak dapat menyadari atau menduga bahwa akan muncul akibat yang kemudian diancam pidana oleh Undang-Undang, padahal harusnya pelaku dapat memperhitungkan akibat yang bisa saja muncul atas perbuatannya tersebut.¹⁶

3) Adanya pembuat yang dapat bertanggungjawab.

Dalam suatu pertanggungjawaban pidana diperlukan syarat bahwa pembuat harus mampu bertanggungjawab. Hal tersebut karena tidak mungkin untuk meminta pertanggungjawaban pada orang yang tidak mampu bertanggungjawab. Syarat kesalahan seringkali dirumuskan secara negatif dalam Undang-Undang. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana sendiri tidak mengatur mengenai kemampuan bertanggungjawab namun justru mengatur mengenai kebalikan dari kemampuan bertanggungjawab.¹⁷ Seperti yang dijelaskan dalam Pasal 44 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), yang berbunyi:

¹⁵ Tongat, *Dasar-Dasar Hukum Pidana dalam Perspektif Pembaruan*, (Malang: UMM Press, 2008), 289.

¹⁶ Ibid

¹⁷ Andi Zainal Abidin, *Hukum Pidana 1*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2007), 260.

“Barangsiapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada-nya, karena jiwanya cacat dalam tumbuhnya atau terganggu jiwanya karena penyakit, tidak dipidana.”

Undang-Undang tersebut sebenarnya tidak memuat apa yang dimaksud dengan tidak mampu bertanggungjawab. Di situ dimuat satu alasan yang terdapat pada diri si pembuat yang menjadi alasan sehingga perbuatan yang dilakukan itu tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya.¹⁸ Dalam pasal tersebut terdapat alasan yang bersifat biologis, bahwa “jiwanya cacat dalam tumbuhnya atau terganggu karena penyakit”. Pada keadaan demikian pembuat tidak memiliki kebebasan kehendak dan tidak dapat menentukan kehendaknya terhadap perbuatannya. Jadi keadaan tersebut dapat menjadi alasan tidak dipertanggungjawabkannya si pembuat atas perbuatannya.

Kemudian kemampuan bertanggungjawab juga didasarkan pada umur tertentu dari pelaku yang melakukan tindak pidana. Maksudnya kemampuan bertanggungjawab hanya akan dibebankan kepada pelaku dengan batas umur tertentu. Hal tersebut dikarenakan pada umur tertentu keadaan batin seseorang belum berkembang secara maksimal. Pada anak-anak, mereka masih belum menyadari mengenai baik buruknya perbuatan yang mereka lakukan. Dapat

¹⁸ Sudarto, *Hukum*, 121.

diartikan bahwa anak-anak masih belum bisa membedakan perbuatan mana yang baik dan perbuatan mana yang buruk. Oleh karena itu anak tidak bisa mempertanggungjawabkan perbuatannya secara pidana, hal ini dikarenakan dikhawatirkan pembedaan terhadap anak akan mengganggu pertumbuhan psikologinya.¹⁹

4) Tidak ada alasan pemaaf

Dalam kondisi-kondisi tertentu, pembuat tindak pidana tidak dapat berbuat lain yang berujung pada terjadinya tindak pidana, sekalipun sebenarnya tidak diinginkannya. Sehingga tidak pada tempatnya apabila masyarakat masih mengharapkan kepada yang bersangkutan untuk berada pada jalur yang ditetapkan hukum. Terjadinya tindak pidana adakalanya tidak dapat dihindari oleh pembuat tindak pidana karena sesuatu yang berasal dari luar dirinya.²⁰

Faktor yang berasal dari luar diri pembuat itulah yang kemudian menjadi penyebab terhapusnya kesalahan dari diri si pembuat atau pelaku. Artinya, pada diri pembuat tindak pidana terdapat alasan penghapus kesalahan. Dalam hal ini pertanggungjawaban pidana akan ditanggguhkan sampai dapat dipastikan tidak ada alasan yang menghapuskan kesalahan pembuat tindak pidana.²¹

¹⁹ Agus Rusianto, *Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2016), 80.

²⁰ Chairul Huda, *Dari*, 118.

²¹ Ibid

Dalam hukum pidana terdapat doktrin yang membedakan antara alasan yang menghapuskan sifat melawan hukum dari suatu perbuatan atau lebih sering dikenal dengan alasan pembenar dan alasan yang menghapuskan kesalahan atau lebih sering dikenal dengan alasan pemaaf. Perbedaan ini dilakukan karena adanya perbedaan fungsi antara keduanya. Alasan pembenar berimplikasi pada “pembenaran” terhadap suatu perbuatan pidana yang dilihat sepintas melawan hukum, sedangkan alasan pemaaf berujung pada “pemaafan” perbuatan dari pembuat meskipun perbuatan tersebut melawan hukum.²² Terkait dengan alasan pembenar dijelaskan dalam Pasal 49 sampai Pasal 51 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, yakni menjalankan perintah undang-undang, pembelaan terpaksa, dan menjalankan perintah jabatan yang sah. Suatu perbuatan dapat dikatakan sebagai pembelaan terpaksa apabila seseorang tidak melakukan pembelaan diri maka akan menimbulkan suatu akibat buruk atau apabila pembelaan diri tidak dilakukan maka akan menempatkan seseorang dalam keadaan yang merugikan dan atau membahayakan.²³ Sedangkan untuk alasan pemaaf dapat ditemukan dalam Pasal 44, 49, dan 51 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

²² Hanafi Amrani, Mahrus Ali, *Sistem*, 45.

²³ Schaffmeister, Keijzer, dan Sutoris, *Hukum Pidana*, (Yogyakarta: Liberty, 1995), 59.

3. *Strict Liability* dan *Vicarious Liability*

1) *Strict Liability*

Hukum pidana di Indonesia umumnya menganut pertanggungjawaban berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault*), yang mana artinya seseorang secara hukum hanya dapat dimintakan pertanggungjawabannya apabila unsur-unsur kesalahannya telah terpenuhi.²⁴ Namun seiring semakin berkembangnya teknologi serta ilmu pengetahuan, berimbas pada kejahatan yang juga semakin berkembang. Oleh karena itu maka muncullah sistem pertanggungjawaban ketat (*strict liability*) dan pertanggungjawab pengganti (*vicarious liability*).

Strict liability adalah pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan di mana pembuat sudah dapat dimintai pertanggungjawabannya secara pidana apabila dia telah melakukan tindak pidana yang telah dirumuskan oleh undang-undang, tanpa harus melihat sikap batin dari si pembuat. Secara singkat asas ini sering diartikan dengan istilah “pertanggungjawaban tanpa kesalahan” (*liability without fault*).²⁵ Maka dapat disimpulkan bahwa

²⁴ Nurul Wulandari, Suhadi, Ratna Luhfitasari, “Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Penyelenggara Jalan Provinsi Kalimantan Timur Atas Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Disebabkan Oleh Jalan Provinsi Yang Rusak di Kabupaten Penajam Paser Utara”, *Jurnal Lex Suprema*, Vol. 2, No. 1, 2020, 74-90.

²⁵ Diah Ayu Rachma, Aditya Mochamad Triwibowo “Penerapan Prinsip Strict Liability Dalam Penegakan Hukum Lingkungan di Indonesia Kajian Putusan Nomor 50/PDT/2014/PT.BNA jo. Nomor 12/PDT.G/2012/PN.MBO”, *Jurnal Yudisial*, Vol.16. No.1, 2023, 103-120.

hanya dibutuhkan dugaan (*foresight*) dan pengetahuan (*knowledge*) dari pelaku dalam perbuatan pidana yang bersifat *strict liability*. Sehingga hal itu telah dianggap cukup untuk pelaku dapat dimintai pertanggungjawaban secara pidana. Jadi dalam *strict liability* ini unsur pokoknya adalah *actus reus* (seseorang telah melakukan suatu perbuatan) bukan *mens rea* (si pelaku memiliki kesalahan atau tidak).²⁶

Namun penerapan *strict liability* ini tidak dapat digeneralisasi pada keseluruhan tindak pidana. Hanya perbuatan pidana tertentu saja yang dapat dikenai *strict liability* ini. Oleh karena itu terdapat beberapa kriteria atau patokan yang kemudian dijadikan landasan dalam penerapan *strict liability*, yakni:²⁷

- a. Perbuatan yang dapat dikenakan doktrin ini sangat terbatas, yakni untuk perbuatan-perbuatan yang membahayakan sosial atau kejahatan anti sosial. Jadi tidak semua tindak pidana dapat diberlakukan doktrin ini.
- b. Perbuatan tersebut merupakan perbuatan yang benar-benar melawan hukum yang amat bertentangan dengan hukum dan kepatutan mengenai kehati-hatiannya.

²⁶Aghia Khumaesi Suud, "Analisis Penerapan Konsep Pertanggungjawaban Mutlak (*Strict Liability*) Dalam Kasus Korupsi", *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, Vol.52, No.2, 2023, 153-162.

²⁷ M. Yahya Harahap, *Beberapa Tinjauan Tentang Permasalahan Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997), 37-38.

- c. Perbuatan tersebut secara keras dilarang oleh Undang-Undang dikarenakan perbuatan tersebut termasuk pada kategori perbuatan yang berpotensi menimbulkan bahaya atas keselamatan, kesehatan, dan moral publik (*a particular activity potential danger of public safety, health, or moral*).
- d. Perbuatan tersebut dilakukan dengan cara tidak melakukan pencegahan yang sangat wajar (*unreasonable precautions*).

Pertanggungjawaban ketat (*strict liability*) ini juga hanya dapat didasarkan pada Undang-Undang, yaitu dalam hal korporasi tidak memenuhi atau melanggar kewajiban/kondisi/situasi tertentu yang ditentukan oleh Undang-Undang. Dalam hal ini Undang-Undang menetapkan delik bagi:²⁸

- a. Korporasi yang menjalankan usahanya tanpa izin.
- b. Korporasi pemegang izin yang melanggar syarat-syarat (kondisi/situasi) yang ditentukan dalam izin itu.
- c. Korporasi yang mengoperasikan kendaraan yang tidak diasuransikan.

2) *Vicarious Liability*

Pertanggungjawaban pengganti (*vicarious liability*) adalah suatu pertanggungjawaban pidana atas kesalahan seseorang yang kemudian dibebankan pada orang lain. Menurut doktrin *vicarious liability*

²⁸ Barda Nawawi Arief, *Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana*, (Bandung: Raja Grafindo, 2002), 237-238.

seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan dan kesalahan orang lain. Pertanggungjawaban demikian hampir semuanya ditujukan pada delik Undang-Undang (*statutory offences*). Dengan kata lain, tidak semua delik dapat digantikan pertanggungjawabnya. Pengadilan telah mengembangkan sejumlah prinsip-prinsip mengenai hal ini, salah satunya adalah *employment principle*. Pada *employment principle*, atas perbuatan yang dilakukan oleh buruh, majikan menjadi pihak utama yang bertanggungjawab.²⁹

Menurut Marcus Fletcher, dalam penerapan pertanggungjawaban pengganti, dalam hukum pidana terdapat dua syarat penting yang harus terpenuhi. Syarat-syarat tersebut ialah:³⁰

- a. Haruslah ada suatu ikatan pekerjaan, misalnya ikatan antara pegawai/pekerja dan majikan.
- b. Perbuatan pidana yang dilakukan oleh pegawai atau pekerja tersebut harus masih dalam ruang lingkup pekerjaannya atau masih berkaitan dengan pekerjaannya.

Selain dua syarat sebagaimana disebutkan di atas, terdapat dua prinsip yang harus terpenuhi apabila hendak memberlakukan doktrin *vicarious liability*, yakni prinsip pendelegasian dan prinsip perbuatan buruh merupakan perbuatan majikan.

²⁹ Ibid., 151.

³⁰ Hanafi, "Reformasi Sistem Pertanggungjawaban Pidana", *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, Vol.6, No. 11. 1999, 26-43.

B. Penegakan Hukum

1. Teori Penegakan Hukum Menurut Lawrence M. Friedman

Menurut Lawrence M. Friedman untuk menentukan keberhasilan dari penegakan hukum, ia melihatnya dari komponen-komponen sistem hukum yang berfungsi dengan baik. Menurut pendapat Lawrence M. Friedman sistem hukum (*legal system*) dibagi menjadi 3 (tiga) elemen utama yakni *Legal Structure* atau Struktur Hukum, *Legal Substance* atau Isi Hukum, dan *Legal Culture* atau Budaya Hukum.³¹ Menurut Lawrence M. Friedman keberhasilan penegakan hukum ditentukan oleh ketiga elemen dari sistem hukum yang ada. Dalam teorinya Lawrence M. Friedman memandang bahwa sistem strukturallah yang menentukan apakah suatu hukum dapat dilaksanakan dengan baik atau tidak.

Lawrence M. Friedman memandang bahwa substansi hukum merupakan sistem substansial yang menjadi penentu atas dapat dilaksanakannya atau tidak suatu hukum yang ada. Substansi memiliki arti setiap *output* hukum yang dihasilkan oleh pihak-pihak yang terdapat dalam sistem hukum. *Output* hukum yang dimaksud dapat berupa aturan baru yang disusun serta keputusan yang mereka keluarkan. Substansi hukum bukan hanya aturan yang terdapat dalam *Law Books* atau Kitab Undang-Undang melainkan mencakup pula

³¹ Ferawati Royani, "Impelementasi Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya", *Jurnal Hukum Sehasen*, Vol.2, No.2, 2017, 121-141.

hukum yang terdapat atau hidup dalam masyarakat atau *living law*.

Kemudian kultur hukum menurut Lawrence M. Friedman adalah sikap yang diambil masyarakat dalam menyikapi hukum serta sistem hukum yang berkaitan dengan kepercayaan, pemikiran, nilai, serta harapannya. Budaya hukum memiliki keterkaitan yang erat dengan kesadaran hukum yang terdapat dalam masyarakat. Kesadaran hukum masyarakat yang tinggi dapat menciptakan budaya hukum yang baik pula serta dapat mengubah pemikiran masyarakat mengenai hukum yang berlaku selama ini.³² Secara sederhana dapat dikatakan bahwa salah satu indikator yang menentukan berfungsinya hukum ialah tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum yang berlaku.

2. Teori Penegakan Hukum Menurut Soerjono Soekanto

Soerjono Soekanto memandang bahwa dalam penegakan hukum terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi keberhasilannya, dimana menurutnya proses penegakan hukum dipengaruhi oleh lima faktor, yakni:³³

1. Hukumnya sendiri, dalam hal ini terbatas pada Undang-Undang. Syarat utama yang harus dimiliki suatu hukum atau peraturan perundang-undangan ialah kejelasan, sinkron secara horizontal dan vertikal, jelas makna dan arti ketentuannya, dan

³² Ibid

³³ Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, (Jakarta: BPHN & Binacipta, 1983), 15.

tidak ada kekosongan hukum karena tidak ada aturan pelaksanaannya. Hal tersebut diperlukan agar interpretasi dari petugas hukum dapat dikurangi.

2. Penegak hukum, secara sosiologis, terdapat perbedaan antara pelaksana hukum dan hukum itu sendiri. Pelaksana hukum merupakan bentuk nyata dari proses bekerjanya hukum termasuk bekerjanya pengadilan. Sedangkan hukum atau peraturan perundang-undangan dan berbagai azas-azas hukum di dalamnya merupakan suatu hal yang abstrak.
3. Sarana dan fasilitas, sarana dan fasilitas yang baik juga diperlukan dalam penegakan hukum lalu lintas. Misalnya dalam lalu lintas seperti kelayakan kondisi jalan, rambu lalu lintas, dan pelengkap-pelengkap jalan yang lain.
4. Masyarakat, penegakan hukum juga dipengaruhi oleh masyarakat itu sendiri. Suatu hukum dapat dikatakan telah berjalan dengan baik apabila kesadaran hukum yang terdapat di dalam masyarakat juga berjalan dengan baik.
5. Kebudayaan, yakni karsa manusia yang kemudian menghasilkan karya, cipta, dan rasa di dalam pergaulan hidup. Faktor masyarakat dan kebudayaan ini memegang peranan sangat penting, hal ini berkaitan dengan taraf kesadaran hukum dan kepatuhan hukum masyarakat. Kesadaran hukum merupakan suatu proses yang mencakup unsur pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum.

C. Kecelakaan Lalu Lintas

1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Secara bahasa, kecelakaan berasal dari kata “celaka” yang mengandung arti (selalu) mengalami kesulitan, kemalangan, kesusahan, dan sebagainya.³⁴ Kemudian berdasarkan Pasal 93 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 kecelakaan lalu lintas diartikan sebagai:

*“Suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.”*³⁵

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga memberikan definisi terkait dengan kecelakaan lalu lintas. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas ialah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatakan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.³⁶ Lebih lanjut Pasal 229 ayat 1 menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga kategori, yakni kecelakaan lalu lintas ringan, kecelakaan

³⁴ Kamus Besar Bahasa Indonesia.

³⁵ Pasal 93 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

³⁶ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

lalu lintas sedang, dan kecelakaan lalu lintas berat.³⁷ Lebih lanjut dalam Pasal 229 ayat 2 dijelaskan bahwa:³⁸

- 1) Kecelakaan lalu lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- 2) Kecelakaan lalu lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- 3) Kecelakaan lalu lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Menurut Direktorat jendral Perhubungan Darat, secara filosofis kecelakaan diartikan sebagai kejadian yang bersifat acak, jarang, didahului dengan seseorang atau beberapa orang yang melakukan kesalahan saat berkendara dengan maksud menghindari atau mengantisipasi keadaan lingkungan, serta melibatkan banyak faktor (multi-faktor).³⁹ Kemudian menurut Hobbs kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diperkirakan kapan dan dimana akan terjadi yang mengakibatkan cedera, trauma, kecacatan, bahkan kematian. Hal tersebut dikarenakan kasus kecelakaan lalu lintas sulit untuk diminimalisir serta memiliki kecenderungan mengalami peningkatan sejalan dengan

³⁷ Pasal 229 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³⁸ Pasal 229 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³⁹ Supradian Sujanto, Agus Taufik Mulyono, "Inspeksi Keselamatan Jalan di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta", *Jurnal Transportasi*, Vol.10, No. 1, 2010, 13-22.

banyaknya pergerakan kendaraan dan penambahan jalan.⁴⁰

Berdasarkan definisi-definisi yang telah diuraikan di atas, dapat dilihat bahwa kecelakaan lalu lintas pada pokoknya memiliki beberapa unsur. Adapun unsur-unsur yang terdapat dalam kecelakaan lalu lintas ialah adanya suatu peristiwa, terjadi di jalan, melibatkan kendaraan, adanya unsur ketidaksengajaan, mengakibatkan korban harta benda dan/atau manusia, serta dengan atau tanpa pengguna jalan lain.⁴¹ Kecelakaan lalu lintas pasti terjadi karena adanya ketidaksengajaan di dalamnya. Apabila suatu kecelakaan lalu lintas terjadi tanpa adanya unsur ketidaksengajaan, maka peristiwa tersebut tidak dapat disebut sebagai kecelakaan lalu lintas.

2. Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

Secara umum faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi empat, yakni faktor manusia, faktor jalan, faktor kendaraan, dan faktor alam. Ketiga faktor tersebut dapat berjalan secara sendiri-sendiri maupun bersamaan. Misalnya kondisi pengemudi yang mengantuk dengan kondisi jalan yang mengalami kerusakan, pengemudi yang mengantuk menjadi tidak difokus dalam berkendara dan kemudian tidak melihat adanya jalanan yang rusak hingga akhirnya mengalami kecelakaan.

1) Faktor manusia

⁴⁰ Suprpto T.M, Wadjiono, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995), 5.

⁴¹ Ibid

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi seringkali didominasi oleh faktor manusia. Hal tersebut diakibatkan masih banyak pengemudi atau pengguna jalan yang seringkali lalai dalam berkendara. Selain karena kelalaian dari pengendara, faktor fisiologis dan faktor psikologi dari manusia juga dapat menjadi faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor fisiologis terkait dengan sistem saraf, pendengaran penglihatan, sensasi/ rasa lain (sentuhan, bau), stabilitas perasaan, dan modifikasi (mabuk, kelelahan). Sedangkan faktor psikologis berkaitan dengan motivasi, kecerdasan, pengalaman, emosi, dan kedewasaan.⁴²

2) Faktor kendaraan

Faktor kendaraan juga menjadi salah satu faktor yang kerap kali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, oleh karena itu keadaan kendaraan perlu untuk sangat diperhatikan. Kondisi-kondisi kendaraan seperti rem tidak berfungsi, alat kemudi tidak bekerja dengan baik, ban atau roda dalam kondisi tidak layak digunakan, tidak adanya kaca spion, serta kendaraan dengan muatan yang terlalu berat atau berlebihan dapat menjadi penyebab dari terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁴³

⁴² Devi Eka Meirinda, Suroto, Ekawati, "Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Karyawan Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam Sumber Rejeki Blora", *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol. 5, No. 3, 2017, 240-248.

⁴³ Wiwi. Novie Rini Arianti, Yoan Megawati, "Tinjauan Hukum Terhadap Pelaku pelanggaran Kelaikan Kendaraan Angkutan Barang di Kota Balikpapan Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Menurut

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah rusak tidak diganti, dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi kecelakaan karena faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan kendaraan perlu dilakukan.⁴⁴

3) Faktor jalan

Faktor jalan yang dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas diantaranya adalah geometrik jalan, kecepatan rencana jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, kondisi permukaan jalan, dan jarak pandang. Adanya jalan yang mengalami kerusakan atau jalan yang berlubang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas serta dapat menimbulkan bahaya bagi masyarakat terutama pengguna jalan.⁴⁵ Dalam hal ini semua alat pembantu yang menunjang keselamatan berkendara juga termasuk dalam faktor jalan. Seperti yang dijelaskan dalam Pasal 25 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa setiap jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, *Jurnal Lex Suprema*, Vol.2, No.11, 2022, 144-160.

⁴⁴ Umi Enggarsasi, “Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas”, *Jurnal Perspektif*, Vol.22, No.3, 2017, 238-247.

⁴⁵ Soerjono Soekanto, *Inventarisasi dan Analisa Terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, (Jakarta: Rajawali Pers, 1984), 21.

yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan berupa:

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

Terdapat beberapa hal dari bagian jalan yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, misalnya permukaan jalan yang mengalami kerusakan, konstruksi jalan yang tidak sempurna atau rusak, geometris jalan yang kurang sempurna seperti tikungan yang terlalu curam atau landai, pandangan bebas pengemudi yang terlalu sempit, turunan dan tanjakan jalan yang terlalu curam dan lain-lain.

4) Faktor alam

Faktor alam juga menjadi salah satu faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi medan jalan yang sangat curam, berbukit-bukit, berkelok-kelok, dan terjal menjadi faktor yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, apabila seseorang pengendara

tidak berhati-hati. Kondisi alam yang buruk seperti cuaca hujan deras, kabut yang tebal, serta adanya asap, dapat berpengaruh terhadap jarak pandang pengendara.⁴⁶ Kondisi hujan yang sangat lebat, pohon tumbang, banjir, dan lain-lain seringkali menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁴⁷ Pada kondisi hujan dapat mengakibatkan jarak pandang pengemudi menjadi terbatas sehingga seringkali kesulitan dalam melihat kondisi jalanan dan sekitar. Selain itu dalam kondisi hujan, jalan menjadi basah dan licin sehingga dapat membuat pengendara tergelincir jika tidak berhati-hati. Pada kondisi tersebut juga akan mempengaruhi keadaan kendaraan misalnya terkait jarak pengereman yang menjadi lebih jauh.⁴⁸

⁴⁶ Amelia K. Indriastuti, Yessy Fauziah, Edy Priyanto, “Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan pada Ruas Ahmad Yani Surabaya”, *Jurnal Rekayasa Sipil*, Vol.5, No.1, 2011, 40-50.

⁴⁷ Budi Nugroho, “Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Studi di Kabupaten Sampang”, *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Vol.26, No.15, 2020, 1927-1934.

⁴⁸ Shine Azizah Helpy, Dewi Zefanya Siahaan, “Analisis Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Tanjung Pinang Kepulauan Riau”, *Jurnal Pendidikan, Sosial dan Humaniora*, Vol.2, No.3, 2022, 200-214.

BAB III

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA ATAS KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK

A. Dasar Hukum Pertanggungjawaban Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas ialah satu peristiwa yang terjadi di jalan yang tidak disengaja dan tidak dapat diduga yang mengakibatkan korban manusia dan/atau benda yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain.¹ Terkait dengan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak, sesuai dengan Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyelenggara jalan memiliki kewajiban untuk segera dan secara patut memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Apabila perbaikan belum dapat dilakukan, maka penyelenggara jalan harus memberikan tanda atau rambu pada jalan yang mengalami kerusakan guna mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dapat dilihat pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, bahwa terdapat tanggung jawab yang diemban oleh penyelenggara jalan untuk memperbaiki jalan rusak atau memberi tanda/ rambu pada jalan yang rusak guna mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lebih lanjut Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa penyelenggara jalan yang tidak melaksanakan kewajibannya tersebut seperti yang tertera pada Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dikenai sanksi pidana, yakni:²

1. Setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
2. Dalam hal perbuatan sebagaimana pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
4. Penyelenggara jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

² Ibid., Pasal 273

Oleh karena adanya kewajiban yang diemban oleh pemerintah, maka tentunya akan memunculkan pertanggungjawaban di dalamnya tidak terkecuali pertanggungjawaban pidana. Pertanggungjawaban pidana dikenakan pada seseorang atau subjek hukum yang melakukan tindak pidana. Perbuatan seseorang yang kemudian memenuhi delik atau unsur tindak pidana, maka terhadap perbuatannya tersebut dapat dijatuhi pidana sebagaimana yang diancamkan. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa penyelenggara jalan yang terbukti melakukan kelalaian yang kemudian mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikatakan bertanggungjawab atas perbuatannya tersebut. Sejalan dengan Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mana menjelaskan bahwa negara bertanggungjawab atas lalu lintas dan angkutan jalan serta pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tersebut kemudian didelegasikan pada instansi-instansi terkait sesuai dengan pokok dan fungsinya yang meliputi:³

1. Urusan pemerintah di bidang jalan, oleh kementerian negara yang bertanggungjawab di bidang jalan.
2. Urusan pemerintah di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

³ Ibid., Pasal 5 ayat (1)

3. Urusan pemerintah di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggungjawab di bidang industri.
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggungjawab di bidang pengembangan teknologi.
5. Urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Berdasarkan pada uraian di atas, diketahui bahwa penyelenggaraan jalan dilaksanakan oleh Kementerian Negara yang bertanggungjawab di bidang jalan. Lebih lanjut dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, penyelenggaraan jalan dibagi berdasarkan pada status jalan, yaitu:⁴

1. Pemerintah (Kementerian Pekerjaan Umum) untuk jalan nasional.
2. Pemerintah Provinsi (Dinas Pekerjaan Umum) untuk jalan provinsi.
3. Pemerintah Kabupaten (Dinas Pekerjaan Umum) untuk jalan kabupaten dan jalan desa.
4. Pemerintah Kota untuk jalan kota.

⁴ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

B. Tanggungjawab Penyelenggara Jalan atas Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak

Secara umum ruang lingkup tanggung jawab hukum dapat diklasifikasikan pada dua bentuk, yakni tanggung jawab dalam ranah hukum privat dan tanggung jawab dalam ranah hukum publik. Dalam ranah hukum publik, tanggung jawab hukum dapat dilihat dari tanggung jawab pidana dan tanggung jawab administrasi. Sedangkan dalam ranah hukum privat, tanggung jawab hukum yang terjadi berupa tanggung jawab hukum perdata seperti halnya tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum dan wanprestasi.⁵ Agar seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban, maka harus terdapat unsur kesalahan dalam perbuatannya. Suatu perbuatan dianggap memiliki unsur kesalahan apabila perbuatan tersebut dilakukan oleh seseorang yang dengan sengaja atau karena kelalaiannya menimbulkan akibat atau keadaan yang dilarang oleh hukum pidana serta terhadap perbuatan tersebut pelaku atau pembuat memiliki kemampuan bertanggungjawab.⁶

Terkait dengan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak, menjadi sebuah pertanyaan apakah terhadap kecelakaan tersebut penyelenggara jalan memang bertanggungjawab? Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah, untuk menentukan apakah kecelakaan tersebut merupakan

⁵ Moegni Djojodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1979), 13.

⁶ Fitri Wahyuni, *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*, (Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama, 2017), 70.

tanggung jawab penyelenggara jalan atau tidak, dapat dilihat dari kondisi atau keadaan jalan. Apabila pada jalan tersebut telah dilengkapi dengan alat pelengkap jalan seperti rambu lalu lintas, penerangan yang cukup, serta adanya rambu pada jalan yang rusak, maka kecelakaan tersebut terjadi karena kelalaian dari pengendara bukan karena faktor jalan.⁷ Jalan rusak merupakan tanggung jawab dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang memegang fungsi penyelenggaraan jalan. Sesuai dengan Pasal 4 huruf (a) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang menjelaskan bahwa kementerian menyelenggarakan fungsi dari awal dirumuskannya suatu kebijakan hingga pelaksanaan kebijakan tersebut. Dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melaksanakan fungsi di bidang pengelolaan perumahan sumber daya air, penyelenggaraan jalan, penyediaan perumahan dan pengembangan kawasan permukiman, pembiayaan infrastruktur, penataan bangunan gedung, sistem penyediaan air minum, sistem pengelolaan air limbah dan drainase lingkungan serta persampahan, dan pembinaan jasa konstruksi.⁸

⁷ Wawancara dengan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya, pada tanggal 13 November 2024.

⁸ Pasal 4 huruf (a) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Dapat dilihat bahwa Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memegang fungsi penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan oleh Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga, Cipta Karya dan Tata Ruang. Dalam melaksanakan fungsinya sebagai penyelenggara jalan, Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga, Cipta Karya dan Tata Ruang berdasarkan Pasal 22 ayat 3 hingga 5 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib melakukan evaluasi terhadap jalan yang telah dibuatnya. Lebih rinci dijelaskan bahwa:

1. Penyelenggara jalan wajib melakukan uji kelayakan fungsi jalan pada jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.
2. Uji kelayakan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) dilakukan oleh tim uji kelayakan jalan yang dibentuk oleh penyelenggara jalan.
3. Tim uji kelayakan fungsi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas unsur penyelenggara jalan, instansi yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan Ibu Trismi selaku Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah, terkait dengan uji layak fungsi jalan di Indonesia sendiri pada awalnya hanya diterapkan pada ruas jalan tol. Namun

mulai tahun 2024 pelaksanaan uji layak jalan mulai diterapkan pada ruas jalan provinsi berikut:

Tabel 1. 3

Tabel Ruas Jalan Pelaksanaan Uji Layak Fungsi Jalan

Nomor Ruas	Nama Ruas	Panjang Ruas (KM)
234	Gemolong-Geyer/Bts. Kab. Grobogan.	19,30
235	Kalioso/Bts. Kab. Karanganyar-Gemolong.	7,40
236	Bts. Kota Surakarta-Kalioso/Bts Kab. Karanganyar.	7,85
Total Panjang Jalan.		34,55

Sumber arsip Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah

Sehubung dengan pelaksanaan uji layak fungsi jalan, terdapat persyaratan yang harus dipenuhi yakni syarat teknis dan syarat administratif. Pada Pasal 5 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Layak Fungsi Jalan menjelaskan bahwa syarat teknis dalam pelaksanaan uji layak fungsi jalan mengacu pada:⁹

1. Teknis struktur perkerasan jalan yang antara lain meliputi kondisi perkerasan jalan dan kekesatan jalan.
2. Teknis struktur bangunan penghubung dan pelengkap jalan yang antara lain meliputi

⁹ Pasal 5 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Layak Fungsi Jalan.

persyaratan teknis jembatan, terowongan, lintas atas, ponton, tempat parkir, lintas bawah, tembok penahan, saluran tepi jalan, dan gorong-gorong.

3. Teknis geometrik jalan, yang antara lain meliputi jumlah lajur, lebar lajur, lengkung horizontal, tikungan, gradien jalan, jarak pandang, deliensi, median jalan, bahu jalan, dan persimpangan.
4. Teknis pemanfaatan bagian-bagian jalan yang antara lain meliputi tipe guna lahan sekitar, dan akses menuju properti, akses menuju persimpangan, fasilitas pejalan kaki, fasilitas khusus sepeda dan sepeda motor, zona selamat sekolah.
5. Teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang antara lain meliputi batas kecepatan, perbedaan kecepatan, dan manajemen kecepatan operasional lalu lintas.
6. Teknis perlengkapan jalan yang antara lain meliputi fasilitas penyebrangan jalan, pita pengaduh, rambu dan marka jalan, serta penerangan jalan.

Sedangkan untuk persyaratan administratif uji fungsi layak jalan diatur dalam Pasal 6 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Layak Fungsi Jalan yang menjelaskan bahwa persyaratan administratif dalam uji layak fungsi jalan mencakup kelengkapan administratif terkait dengan petunjuk, perintah, dan larangan dalam peraturan lalu lintas bagi semua perlengkapan jalan, kelas jalan, leger jalan, status jalan, kepemilikan tanah ruang milik jalan, dan

lingkungan hidup. Persyaratan administratif sebagaimana yang dimaksud berupa:¹⁰

1. *Provisional Hand Over* (PHO) atau dokumen serah terima pekerjaan pertama atau atas jalan baru.
2. Untuk syarat administratif layak fungsi jalan yang terdapat jembatan khusus dan/atau terowongan digunakan sertifikat yang diterbitkan oleh Menteri terkait persetujuan desain untuk pelaksanaan konstruksi dan persetujuan layak fungsi struktur jembatan khusus dan/atau terowongan.

Namun sekalipun uji kelayakan jalan hanya dilakukan pada jalan tol dan beberapa jalan provinsi, untuk jalan dengan status yang lain seperti jalan nasional, jalan kota, jalan kabupaten, dan lain-lain, Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya tetap melaksanakan pemeliharaan rutin secara berkesinambungan.¹¹ Pemeliharaan rutin tersebut dilakukan atau diprogramkan setiap tahun. Pemeliharaan dilakukan terhadap jalan serta jembatan. Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah juga melakukan rehabilitasi terhadap jalan dan jembatan, peningkatan jalan, penggantian jembatan, serta pelebaran jalan.¹² Pemeliharaan jalan dilakukan secara rutin setiap hari dan dilakukan oleh balai atau unit pengelola jalan yang terbagi menjadi 9 balai, yakni balai

¹⁰ Ibid., Pasal 6

¹¹ Wawancara dengan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya, pada tanggal 13 November 2024.

¹² Wawancara dengan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya, pada tanggal 13 November 2024.

pengelola jalan daerah Surakarta, balai pengelola jalan daerah Wonosobo, balai pengelola jalan daerah Pati, balai pengelola jalan daerah Purwodadi, balai pengelola jalan daerah Magelang, balai pengelola jalan daerah Cilacap, balai pengelola jalan daerah Tegal, dan balai pengelola jalan daerah Semarang.¹³

Seperti yang telah disinggung di atas, bahwa penyelenggara jalan dapat dimintai pertanggungjawaban secara pidana apabila jika berdasarkan kondisi dan bukti-bukti yang ada, penyelenggara jalan terbukti bersalah. Namun terlebih dahulu untuk dapat menentukan apakah penyelenggara bertanggung jawab atau tidak, maka perlu untuk melihat sistem perumusan yang menyatakan bahwa dalam hukum pidana Badan Hukum juga dapat dipertanggungjawabkan. Untuk dapat dijatuhi sanksi pidana, maka harus ditentukan terlebih dahulu unsur kesalahan dari Badan Hukum yang dapat dipertanggungjawabkan. Apabila perbuatan yang dilakukan oleh Badan Hukum tidak dapat memenuhi atau tidak dapat ditentukan atas dua syarat ini, maka terhadap perbuatan tersebut Badan Hukum tidak dapat dikenai sanksi. Namun dalam hal menentukan pertanggungjawaban pidana oleh Badan Hukum, tidak selalu asas kesalahan diberlakukan secara mutlak, dalam hal ini pertanggungjawaban oleh Badan Hukum dapat ditentukan dengan doktrin *strict liability* atau *vicarious liability*.

¹³ Wawancara dengan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya, pada tanggal 13 November 2024.

Menurut doktrin *strict liability* (pertanggungjawaban yang ketat), seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindak pidana tertentu yang ia lakukan sekalipun tidak terdapat kesalahan (*mens rea*) pada diri si pembuat. Secara singkat dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan *strict liability* ialah pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan (*liability without fault*).¹⁴ Sedangkan yang dimaksud dengan *Vicarious liability* ialah *the legal responsibility of on person for the wrongful acts another* yakni pertanggungjawaban pidana yang dibebankan pada seseorang atas perbuatan pidana yang dilakukan oleh pihak lain. Pada umumnya *vicarious liability* hanya terbatas pada kasus-kasus tertentu yang berhubungan dengan hubungan antara majikan dengan pembantu, buruh, ataupun bawahannya. Oleh karena itu, menurut doktrin *vicarious liability* sekalipun seseorang tidak memiliki kesalahan dalam arti yang biasa dan tidak melakukan tindak pidana, terhadapnya masih bisa dimintai pertanggungjawaban atas perbuatan yang dilakukan oleh bawahannya.¹⁵ Di Inggris *Vicarious liability* hanya diberlakukan pada tindak pidana tertentu. Doktrin *Vicarious liability* hanya diberlakukan pada delik-delik yang didalamnya mensyaratkan adanya hubungan antara majikan dengan bawahannya.¹⁶ Di Indonesia sendiri doktrin *strict liability* telah diterapkan.

¹⁴ Muladi, Djiwa Priyanto, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, (Bandung: Sekolah Tinggi Hukum, 1991), 88.

¹⁵ Ibid., 89.

¹⁶ Ibid., 90.

Hal tersebut dapat dilihat pada pelanggaran-pelanggaran terkait lalu lintas. Pada pelanggaran lalu lintas, seseorang sudah harus bertanggungjawab atas pelanggaran yang ia lakukan tanpa melihat kesalahan dalam diri si pelanggar.¹⁷

Berdasarkan pada teori hukum, tiap orang termasuk di dalamnya pemerintah atau badan hukum wajib untuk bertanggungjawab atas perbuatannya, baik terdapat kesalahan di dalam perbuatannya ataupun tanpa kesalahan (*strict liability*) di dalam perbuatannya. Adanya teori ini kemudian selanjutnya timbul tanggungjawab hukum berupa tanggung jawab pidana, perdata, dan administrasi negara. Tanggung jawab hukum tersebut dilakukan di depan pengadilan.¹⁸

C. Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak oleh Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang tidak disengaja dan tidak dapat diduga yang terjadi di jalan dan melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya menimbulkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Banyak faktor yang dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, faktor jalan menjadi salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Adapun kondisi jalan yang dapat menjadi

¹⁷ Loebby Luqman, *Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*, (Jakarta: FH-Universitas Pancasila, 1991), 6.

¹⁸ Munir Fuadi, *Teori Negara Hukum Modern*, (Bandung: Refika Aditama, 2009), 147-148.

penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain, kerusakan pada permukaan jalan, konstruksi jalan yang tidak sempurna atau rusak, geometris jalan yang tidak sempurna seperti tikungan yang terlalu curam atau landai, pandangan bebas pengemudi yang terlalu sempit, turunan dan tanjakan jalan yang terlalu curam dan lain-lain.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Jawa Tengah, sepanjang tahun 2020 terdapat 493 kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak. Kecelakaan tersebut tersebar di beberapa wilayah di Jawa Tengah dengan jumlah korban meninggal dunia mencapai 28 orang dan korban luka ringan 539 orang. Sedangkan kerugian materiil yang dialami mencapai Rp225.270.000.00 (dua ratus dua puluh lima juta dua ratus tujuh puluh ribu rupiah). Lebih rinci berikut data kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Jawa Tengah pada Tahun 2020:

Tabel 1. 4
Data Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Tahun 2020

Data Laka Akibat Jalan Rusak Periode 2020						
N o	Polres	Jumlah Laka	M D	L B	LR	Kerugian Materiil
1	BANJARNEGARA	24	1	0	27	Rp 41,800,000.00
2	BATANG	12	2	0	14	Rp 5,500,000.00
3	BLORA	10	0	0	10	Rp 1,400,000.00
4	BOYOLALI	19	2	0	24	Rp 1,800,000.00
5	BREBES	18	0	0	18	Rp 2,450,000.00
6	DEMAK	9	0	0	9	Rp 1,600,000.00
7	GROBOGAN	8	0	0	10	Rp 750,000.00
8	JEPARA	8	2	0	8	Rp 1,800,000.00
9	KARANGANYAR	5	0	0	6	Rp 1,600,000.00

10	KEBUMEN	10	0	0	13	Rp 3,650,000.00
11	KENDAL	12	2	0	10	Rp 3,100,000.00
12	KLATEN	2	1	0	1	Rp 1,100,000.00
13	KOTA BANYUMAS	104	2	0	11 0	Rp 12,100,000.00
14	KOTA CILACAP	35	2	0	39	Rp 10,450,000.00
15	KOTA MAGELANG	2	0	0	3	Rp 300,000.00
16	KOTA PATI	27	2	0	29	Rp 7,800,000.00
17	KOTA SURAKARTA	2	0	0	2	Rp 400,000.00
18	KUDUS	9	0	0	10	Rp 1,300,000.00
19	MAGELANG KOTA	1	0	0	2	Rp 100,000.00
20	PEKALONGAN	8	1	0	9	Rp 72,300,000.00
21	PEKALONGAN KOTA	3	1	0	3	Rp 500,000.00
22	PEMALANG	50	2	0	62	Rp 10,300,000.00
23	PURBALINGGA	14	0	0	15	Rp 3,800,000.00
24	PURWOREJO	3	1	0	2	Rp 300,000.00
25	REMBANG	6	0	0	6	Rp 10,700,000.00
26	SALATIGA	3	0	0	5	Rp 1,600,000.00
27	SEMARANG	2	0	0	2	Rp 1,300,000.00
28	SRAGEN	23	5	0	18	Rp 3,970,000.00
29	SUKOHARJO	28	1	0	29	Rp 15,250,000.00
30	TEGAL	4	0	0	5	Rp 450,000.00
31	TEGAL KOTA	4	0	0	5	Rp 700,000.00
32	WONOGIRI	6	0	0	7	Rp 1,200,000.00
33	WONOSOBO	22	1	0	26	Rp 3,900,000.00
34	KOTA BESAR SEMARANG	0	0	0	0	Rp -
35	TEMANGGUNG	0	0	0	0	Rp -

Jumlah	493	28	0	53 9	Rp 225,270,000.0 0
---------------	-----	----	---	---------	--------------------------

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng

Berdasarkan data di atas dapat dilihat daerah dengan tingkat kecelakaan tertinggi ialah Banyumas dengan total jumlah kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak sebanyak 104 kasus kecelakaan dengan rincian 2 korban kecelakaan meninggal dunia, 110 korban kecelakaan luka ringan dan kerugian materiil sejumlah Rp12.100.000.00 (dua belas juta seratus ribu rupiah), kemudian disusul Pemalang dengan total jumlah kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak sebanyak 50 kasus kecelakaan dengan rincian 2 korban kecelakaan meninggal dunia, 62 korban kecelakaan luka ringan dan kerugian materiil sejumlah Rp10,300,000.00 (sepuluh juta tiga ratus ribu rupiah). Selanjutnya di daerah Cilacap dengan 35 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan 2 korban meninggal dunia, 39 korban luka ringan, dan kerugian materiil sebanyak Rp10,450,000,00 (sepuluh juta empat ratus lima puluh ribu rupiah). Kemudian pada tahun 2021 jumlah kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang terjadi yakni sebanyak 631 kasus kecelakaan dengan rincian 52 korban meninggal dunia, 2 korban luka berat, 668 korban luka ringan, dan kerugian materiil sejumlah Rp178,950,000,00 (seratus tujuh puluh delapan juta sembilan ratus lima puluh ribu rupiah). Tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi terjadi di daerah Banyumas dengan total kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak mencapai 109 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia 4 orang, korban luka ringan 114 orang, dan kerugian materiil sebanyak Rp18,450,000,00 (delapan belas juta empat ratus lima puluh ribu rupiah). Daerah dengan tingkat

kecelakaan lalu lintas karena jalan rusak kedua tertinggi ialah Sragen dengan total kasus kecelakaan 58 kasus kecelakaan yang memakan 1 korban meninggal dunia, 61 korban luka ringan, dan kerugian materiil sebanyak Rp14,350,000,00 (empat belas juta tiga ratus lima puluh ribu rupiah). Di urutan ketiga terdapat daerah Pemalang dengan total kasus kecelakaan 57 kasus kecelakaan yang memakan 2 korban meninggal dunia, 63 korban luka ringan, dan kerugian materiil sebanyak Rp10,800,000,00 (sepuluh juta delapan ratus ribu rupiah). Selanjutnya di daerah Pati dengan 48 kasus kecelakaan karena jalan rusak yang mengakibatkan 5 korban meninggal dunia, 49 korban luka ringan, dan kerugian materiil sebanyak Rp25,100,000,00 (dua puluh lima juta seratus ribu rupiah). Lebih rinci berikut data kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Jawa Tengah pada tahun 2021:

Tabel 1. 5
Data Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Tahun 2021

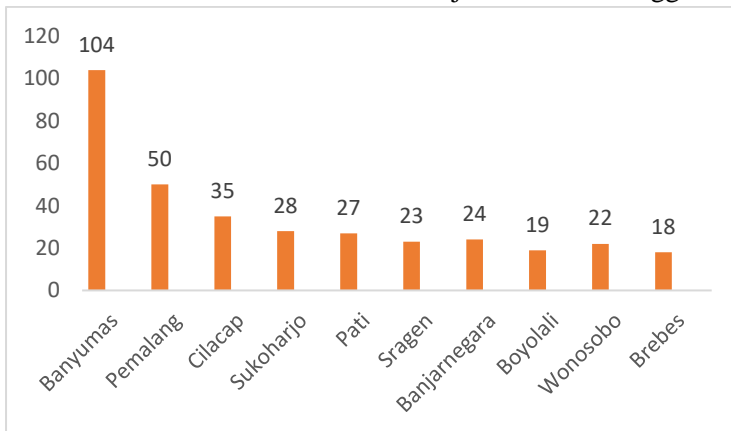
Data Laka Akibat Jalan Rusak Periode 2021						
No	Polres	Jumlah Laka	MD	LB	LR	Kerugian Materiil
1	BANJARNEGARA	21	2	1	22	Rp 6,050,000.00
2	BATANG	17	3	0	18	Rp 5,400,000.00
3	BLORA	18	0	0	20	Rp 4,900,000.00
4	BOYOLALI	6	0	0	8	Rp 650,000.00
5	BREBES	28	12	0	21	Rp 15,350,000.00
6	DEMAK	2	0	1	4	Rp 400,000.00
7	GROBOGAN	22	5	0	23	Rp 4,450,000.00
8	JEPARA	18	4	0	21	Rp 6,850,000.00
9	KARANGANYAR	4	1	0	3	Rp 6,500,000.00
10	KEBUMEN	11	0	0	13	Rp 2,000,000.00

11	KENDAL	12	3	0	9	Rp 1,850,000.00
12	KLATEN	8	0	0	12	Rp 3,200,000.00
13	KOTA BANYUMAS	109	4	0	114	Rp 18,450,000.00
14	KOTA BESAR SEMARANG	7	0	0	7	Rp 1,600,000.00
15	KOTA CILACAP	35	0	0	42	Rp 6,500,000.00
16	KOTA MAGELANG	6	3	0	3	Rp 2,700,000.00
17	KOTA PATI	48	5	0	49	Rp 25,100,000.00
18	KOTA SURAKARTA	8	0	0	8	Rp 1,000,000.00
19	KUDUS	17	0	0	18	Rp 1,750,000.00
20	PEKALONGAN	4	2	0	4	Rp 1,200,000.00
21	PEKALONGAN KOTA	5	0	0	6	Rp 300,000.00
22	PEMALANG	57	2	0	63	Rp 10,800,000.00
23	PURBALINGGA	20	1	0	24	Rp 7,500,000.00
24	PURWOREJO	7	0	0	7	Rp 1,500,000.00
25	REMBANG	12	1	0	16	Rp 9,100,000.00
26	SEMARANG	1	0	0	1	Rp 500,000.00
27	SRAGEN	58	1	0	61	Rp 14,350,000.00
28	SUKOHARJO	42	2	0	44	Rp 14,850,000.00
29	TEGAL	5	0	0	5	Rp 350,000.00
30	TEGAL KOTA	5	0	0	5	Rp 900,000.00
31	TEMANGGUNG	1	0	0	1	Rp 500,000.00
32	WONOGIRI	2	1	0	1	Rp 600,000.00
33	WONOSOBO	15	0	0	15	Rp 1,800,000.00
34	SALATIGA	0	0	0	0	Rp -
35	MAGELANG KOTA	0	0	0	0	Rp -
Jumlah		631	52	2	668	Rp 178,950,000.00

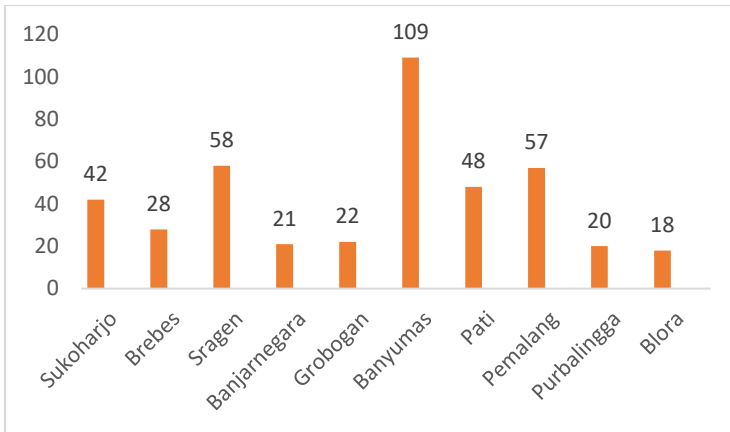
Sumber: Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng

Berdasarkan data di atas, dapat dilihat bahwa daerah dengan kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak tertinggi ditempati oleh daerah Banyumas. Dapat dilihat pula bahwa pada terjadi peningkatan jumlah kasus kecelakaan akibat jalan rusak dari tahun 2020 ke tahun 2021. Pada tahun 2020 terdapat 493 kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak. Kemudian pada tahun 2021 jumlah total kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak meningkat menjadi sebanyak 631 kasus kecelakaan.

Berikut grafik 10 (sepuluh) daerah dengan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak tertinggi:



Daerah dengan Jumlah Kecelakaan Tertinggi di Wilayah Jawa Tengah Tahun 2020



Daerah dengan Jumlah Kecelakaan Tertinggi di Wilayah Jawa Tengah Tahun 2021

Terhadap penanganan kecelakaan lalu lintas, berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penanganan kecelakaan lalu lintas sepenuhnya menjadi kewenangan kepolisian sebagaimana bunyi Pasal 1 ayat 35 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa,

“Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi kewenangan khusus oleh Undang-Undang untuk melakukan penyidikan.”¹⁹

Pada dasarnya polisi lalu lintas memiliki tugas untuk melakukan pengawasan, penjagaan, dan membantu sistem transportasi jalan raya agar berfungsi secara lancar dan

¹⁹ Maraindo Daulay, “Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Korban yang Mengalami Luka Berat di Wilayah Hukum Polsek Medan Timur”, *Jurnal Hukum dan Kemasyarakatan Al-Hikmah*, Vol.4, No.1, 2023, 1-27.

efisien. Adapun dasar hukum penanganan kecelakaan lalu lintas oleh kepolisian ialah:

1. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
4. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHAP.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

Berdasarkan Pasal 3 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, terdapat 4 (empat) prinsip dalam penanganan kecelakaan lalu lintas, yakni:²⁰

1. Transparan, maksudnya dalam penanganan kecelakaan lalu lintas dilakukan secara terbuka. Hal tersebut ditujukan agar masyarakat dapat memperoleh informasi yang jelas dan benar terkait hal-hal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas.
2. Akuntabel, maksudnya hasil dan pelaksanaan dari penanganan kecelakaan lalu lintas harus dapat dipertanggungjawabkan.

²⁰ Pasal 3 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

3. Efektif dan efisien, artinya dalam penanganan kecelakaan lalu lintas harus dilakukan dengan tepat, cepat, pengamanan tempat kejadian perkara (TKP), dan berhasil untuk menyelamatkan korban.
4. Terpadu, artinya perlu ada koordinasi antar instansi terkait dengan unsur-unsur internal polri dalam penanganan kecelakaan lalu lintas.

Prinsip-prinsip ini diperlukan agar kepastian hukum bagi korban maupun pelaku kecelakaan lalu lintas dapat terjamin. Hal tersebut diperlukan agar dalam penegakan hukum terkait penanganan kecelakaan lalu lintas tidak terjadi penyelewengan hukum oleh aparat penegak hukum.

Penanganan kecelakaan lalu lintas oleh kepolisian berdasarkan pada Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, dilakukan dengan serangkaian kegiatan berikut:²¹

1. Mendatangi tempat kejadian perkara (TKP) dengan segera. Setelah menerima laporan adanya kecelakaan lalu lintas, petugas kepolisian terdekat dan/atau unit kecelakaan lalu lintas wajib segera mendatangi tempat kejadian perkara (TKP). Apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan korban manusia, maka petugas kepolisian wajib menginformasikannya kepada petugas rumah sakit terdekat.
2. Melakukan pertolongan pertama pada korban. Apabila dalam kecelakaan lalu lintas tersebut terdapat korban manusia, maka petugas kepolisian wajib memberikan pertolongan pertama terhadap korban.

²¹ Ibid

3. Melakukan tindakan pertama pada tempat kejadian perkara (TKP). Tindakan pertama yang wajib dilakukan oleh petugas kepolisian saat tiba di tempat terjadinya kecelakaan lalu lintas ialah pengamanan tempat kejadian perkara (TKP). Penanganan yang dimaksud ialah menjaga agar tempat kejadian perkara (TKP) tetap tidak berubah dan utuh sebagaimana pada saat dilihat dan ditemukan oleh petugas yang melakukan tindakan pertama, melindungi agar barang bukti, barang muatan, dan/atau barang bawaan penumpang yang ada tidak hilang atau rusak, serta mengumpulkan keterangan dan fakta sebagai bahan penyidikan.
4. Mengolah tempat kejadian perkara (TKP). Olah tempat kejadian perkara (TKP) dilakukan dengan melakukan pengamatan, pengumpulan bukti-bukti, dan melakukan dokumentasi.
5. Melakukan pengaturan kelancaran arus lalu lintas. Agar arus lalu lintas tidak terhambat, petugas kepolisian perlu untuk melakukan pengaturan arus lalu lintas di tempat kejadian perkara (TKP) kecelakaan lalu lintas.
6. Melakukan penyidikan. Petugas kepolisian sebagai penyidik wajib melakukan penyidikan terhadap tempat kejadian perkara (TKP) guna menentukan apakah terdapat unsur tindak pidana dalam kecelakaan lalu lintas yang terjadi.
7. Pengumpulan dan pengamanan barang bukti.

Sesuai dengan Pasal 15 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, untuk

mendukung penanganan kecelakaan lalu lintas, petugas kepolisian dilengkapi dengan peralatan kesatuan dan peralatan khusus.²² Lebih lanjut pada Pasal 16 dan 17 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013, menjelaskan bahwa peralatan kesatuan terdiri dari alat pengaman tempat kejadian perkara (TKP), peralatan pendukung, peralatan pertolongan pertama gawat darurat (P2GD), dan alat komunikasi.²³ Sedangkan peralatan untuk perseorangan terdiri atas jas hujan, sarung tangan, rompi lalu lintas, borgol, peluit, radio komunikasi, tongkat polisi, senjata api dan/atau masker.²⁴

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan Bapak Rusminto selaku Kanit Unit Laka Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah, terkait dengan penanganan kecelakaan lalu lintas telah dilaksanakan sesuai dengan prosedur oleh masing-masing wilayah hukum masing-masing daerah di wilayah Jawa Tengah. Prosedur yang dilakukan dalam penanganan kecelakaan lalu lintas pada tiap wilayah hukum Polda Jawa Tengah adalah sebagai berikut:²⁵

1. Mendatangi tempat kejadian perkara.

Selepas mendapatkan laporan terkait adanya kecelakaan lalu lintas di wilayah hukumnya, kepolisian di masing-masing daerah akan melakukan pemeriksaan korban, pelaku, dan tempat kejadian perkara (TKP).

²² Ibid., Pasal 15.

²³ Ibid., Pasal 16.

²⁴ Ibid., Pasal 17.

²⁵ Wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah., pada 13 November 2024.

2. Mengamankan korban kecelakaan lalu lintas.
Hal utama yang perlu dilakukan oleh kepolisian adalah melakukan pengamanan terhadap korban kecelakaan lalu lintas. Petugas kepolisian akan segera mengamankan korban kecelakaan ke rumah sakit terdekat guna memperoleh perawatan dan penanganan medis. Petugas kepolisian juga akan memberikan atau menyampaikan informasi kepada keluarga korban.
3. Melakukan pengamanan barang bukti.
Setelah korban diamankan, hal selanjutnya yang akan dilakukan pihak kepolisian adalah melakukan pengamanan terhadap barang bukti, misalnya kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas.
4. Mencari saksi/cctv di sekitar tempat kejadian perkara.
Hal selanjutnya yang dilakukan oleh pihak kepolisian adalah mencari barang bukti dan juga saksi. Petugas kepolisian juga akan mencari cctv di sekitar tempat kejadian perkara guna melihat dan memeriksa kronologi dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi.
5. Memeriksa dan meminta keterangan saksi.
Guna memperoleh informasi lebih lanjut, petugas kepolisian akan meminta keterangan dari para saksi yang ada di sekitar tempat kejadian perkara. Saksi merupakan orang yang melihat, mendengar, dan mengetahui adanya kecelakaan lalu lintas tersebut.
6. Membuat berita acara.
Setelah mendapatkan keterangan saksi dan olah tempat kejadian perkara, petugas kepolisian akan membuat berita acara guna proses administrasi.

Dapat dilihat bahwa penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh kepolisian resort di bawah

Kepolisian Daerah (Polda) Provinsi Jawa Tengah telah sesuai dengan yang diatur oleh Undang-Undang. Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah (Polda) Provinsi Jawa Tengah menambahkan bahwa dalam kasus kecelakaan lalu lintas, Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah (Polda) Provinsi Jawa Tengah akan melakukan asistensi dan pendataan. Terkait dengan penanganan wilayah diserahkan pada kepolisian resort masing-masing daerah.

Terkait dengan penanganan kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, hingga pada saat ini belum ada kasus kecelakaan yang sampai pada proses peradilan. Hal tersebut dikarenakan tidak pernah ada laporan dari masyarakat serta tidak adanya masyarakat yang pernah menggugat pihak tertentu dalam kecelakaan lalu lintas karena jalan rusak yang dialaminya. Ditambah menurut Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah (Polda) Provinsi Jawa Tengah, sulit untuk mengidentifikasi siapa yang menjadi penanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak. Hal tersebut karena dalam kecelakaan lalu lintas, banyak faktor yang harus dipertimbangkan, diantaranya:²⁶

1. Faktor manusia. Faktor terbesar dalam kecelakaan lalu lintas yang terjadi ialah berasal dari faktor manusia. Seringkali dalam mengemudikan kendaraannya, seseorang bersikap lalai atau bahkan melakukan tindakan lain yang pada akhirnya berujung pada kecelakaan.

²⁶ Wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah., pada 13 November 2024.

2. Faktor kendaraan. Kecelakaan lalu lintas juga dapat diakibatkan oleh faktor kendaraan. Biasanya seseorang yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang dikarenakan faktor kendaraan, dipengaruhi oleh fungsi kendaraan yang tidak berfungsi secara baik. Misalnya rem blong, ban pecah, kendaraan yang tidak dilengkapi dengan kaca spion, dan lain sebagainya.
3. Faktor alam. Kecelakaan lalu lintas juga dapat disebabkan oleh faktor alam. Contohnya karena keadaan hujan yang membuat ban kendaraan selip, keadaan berkabut yang mengurangi jarak pandang pengemudi.

Dari berbagai faktor kecelakaan lalu lintas yang ada, perlu untuk diidentifikasi terlebih dahulu manakah yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Hal tersebut perlu dilakukan untuk menentukan terkait siapa yang bertanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Apabila kecelakaan terjadi karena faktor manusia atau kendaraan maka sepenuhnya kecelakaan tersebut menjadi tanggung jawab pengemudi yang lalai. Apabila kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena kurangnya alat kelengkapan jalan, seperti rambu lalu lintas, penerangan, marka jalan, dan lain sebagainya, itu menjadi tanggung jawab dinas Perhubungan selaku pemegang kewenangan terkait dengan alat kelengkapan jalan.²⁷

Dalam hal penindakan kecelakaan lalu lintas termasuk kecelakaan yang diakibatkan oleh jalan rusak, hukum acara

²⁷ Wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah., pada 13 November 2024.

pidana yang digunakan sama dengan hukum acara pidana pada tindak pidana lainnya. Pertama pihak kepolisian harus mendapatkan pengaduan atau laporan yang berasal dari masyarakat terkait adanya kasus kecelakaan lalu lintas. Setelahnya akan dilakukan indentifikasi oleh pihak kepolisian pada tempat kejadian perkara (TKP) guna memastikan penyebab dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Pada proses identifikasi, polisi akan mengumpulkan bukti-bukti yang ada di tempat kejadian perkara. Kemudian dari bukti-bukti tersebutlah, dapat dipastikan apakah terhadap kasus kecelakaan tersebut dapat dinaikan statusnya untuk dilakukan penyidikan dan peyelidikan. Baru setelah proses penyidikan dan penyelidikan selesai dilakukan, maka selanjutnya kasus tersebut dapat dilimpahkan pada kejaksaan untuk diadili.

Untuk menentukan apakah kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak merupakan tanggung jawab penyelenggara jalan, harus dilihat terlebih dahulu, apakah perbaikan jalan yang tidak dilakukan oleh penyelenggara jalan tersebut dilakukan karena penyelenggara jalan lalai atau sengaja. Perbedaan antara lalai dan sengaja yakni kesengajaan ialah perbuatan yang dilakukan seseorang padahal ia tahu akibat dari perbuatannya, sedangkan lalai ialah perbuatan seseorang yang tidak dimaksudkan dilakukan hingga menimbulkan akibat. Dalam hukum pidana, kesengajaan dan kelalaian merupakan bentuk dari kesalahan, yang membedakan antara keduanya hanyalah kualitasnya saja.²⁸

²⁸ Iyah Faniyah, Dicky Alexander, “Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jalan yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Karena Kelalaian Penyelenggara Jalan”, *Jurnal Ekasakti Legal Sciene Journal*, Vol.1, No.3, 2024, 196-203.

D. Kecelakaan Lalu Lintas Karena Faktor Jalan

1. Kecelakaan lalu lintas pada putusan Nomor 135/Pid.Sus/2022/Pn Sng

Kecelakaan lalu lintas terjadi pada Rabu 14 September 2022 yang mana kecelakaan tersebut terjadi di Dk. Jambangan Rt 09, Ds. Bendungan, Kec. Kedawung, Kab. Sragen. Kecelakaan tersebut bermula pada saat terdakwa yakni W bersama dengan saksi S, N, dan S hendak menghadiri hajatan yang bertempat di Kabupaten Sragen, namun dikarenakan terdakwa tidak mengetahui alamat tujuan maka pada saat perjalanan terdakwa mengandalkan maps yang dipegang oleh saksi S di sampingnya sebagai navigasi. Pada saat terdakwa tengah melihat handphone saksi untuk melihat maps selama kurang lebih 15 detik, terdakwa mendengar suara benturan sebanyak dua kali dari arah depan dan setelahnya terdakwa tetap menjalankan mobil yang dikendarainya. Pada saat kejadian terdakwa mengemudi mobilnya agak ke kanan karena menghindari jalan yang mengalami kerusakan. Pada saat kecelakaan terjadi kondisi jalan mengalami kerusakan serta basah karena sehabis diguyur hujan. Jalan juga tidak dilengkapi dengan lampu penerangan, yang mana mengakibatkan kondisi sekitar jalan menjadi gelap dikarenakan kejadian terjadi pada malam hari.

Meskipun terdapat faktor-faktor lain yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, hakim dalam perkara tersebut memutus dengan menerapkan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dapat disimpulkan bahwa dalam memutus perkara tersebut

hakim tidak mempertimbangkan faktor-faktor lain yang ada. Padahal dalam kecelakaan yang terjadi faktor jalan juga menjadi faktor penyebab kecelakaan tersebut dapat terjadi.

2. Kecelakaan lalu lintas pada putusan Nomor 12/Pid.Sus/2023/PN Wng

Kecelakaan lalu lintas terjadi pada Senin 21 November 2022 yang mana kecelakaan tersebut terjadi di Kec. Nguntoronadi, Kab. Wonogiri. Kecelakaan bermula dari terdakwa yang membawa rombongan yang berjumlah 42 orang dengan menggunakan minibus hendak menjenguk bayi. Pada saat hendak pulang dari menjenguk bayi, terdakwa mengendarai minibus tersebut melewati jalan yang terdapat turunan dan tanjakan yang curam. Pada saat melewati jalan tersebut, kendaraan terdakwa tidak kuat berjalan sehingga terdakwa spontan menginjak rem. Namun dikarenakan kendaraan tersebut mengalami kelebihan muatan serta rem yang tidak berfungsi dengan maksimal, ditambah dengan kondisi jalan yang menurun tajam dan basah, akhirnya mengakibatkan kendaraan terdakwa mundur ke belakang tak terkendali hingga akhirnya masuk ke dalam kolam ikan dan terguling ke samping.

Kecelakaan tersebut terjadi pada jalan dengan tanjakan dan turunan yang curam, serta jalan dalam keadaan licin karena basah sehabis diguyur hujan. Pada tempat kejadian juga tidak dilengkapi dengan lampu penerangan sehingga kondisinya menjadi gelap karena kejadian tersebut terjadi saat petang. Pada kasus kecelakaan tersebut hakim memutus terdakwa dengan

Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Meskipun terdapat faktor-faktor lain yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, hakim dalam perkara tersebut memutus dengan menerapkan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dapat disimpulkan bahwa dalam memutus perkara tersebut hakim tidak mempertimbangkan faktor-faktor lain yang ada. Padahal dalam kecelakaan yang terjadi faktor jalan juga menjadi faktor penyebab kecelakaan tersebut dapat terjadi.

BAB IV
IMPLEMENTASI SANKSI PIDANA PADA PASAL
273 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
DI WILAYAH HUKUM KEPOLISIAN DAERAH
PROVINSI JAWA TENGAH

A. Pertanggungjawaban Pidana atas Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Ketentuan terkait dengan pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tepatnya pada Pasal 273. Pasal 273 tersebut menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak merupakan tanggung jawab dari penyelenggara jalan. Namun meskipun Undang-Undang tersebut menyebutkan terkait dengan tanggung jawab pidana penyelenggara jalan, Undang-Undang tersebut tidak serta merta menjelaskan secara rinci dan jelas terkait siapakah yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan. Ketentuan mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan dapat ditemui pada Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Peraturan pemerintah tersebut menjelaskan bahwasanya yang dimaksud sebagai penyelenggara jalan ialah pihak yang melaksanakan pembangunan, pembinaan, dan

pengawasan jalan yang didasarkan pada kewenangannya masing-masing.¹

Pada Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menentukan bahwa penyelenggara jalan memiliki kewajiban untuk memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan segera dan secara patut.² Sehubungan dengan itu, adapun pihak-pihak yang termasuk dalam bagian dari penyelenggara jalan sesuai yang diamanahkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan ialah sebagai berikut:³

1. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, di Wilayah diwakili oleh Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional (BBPJN).
2. Dinas Pekerjaan Umum Provinsi, mewakili Gubernur.
3. Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten/Kota, mewakili Walikota atau Bupati.
4. Kementerian Perhubungan.
5. Dinas Perhubungan Provinsi.
6. Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota.
7. Dinas Pertamanan (yang mengurus lampu jalan).

¹ Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan.

² Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³ B.A.S Faomasi Jaya Laia, dkk, "Pertanggungjawaban Pidana Pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian Atas Dampak Kerusakan Jalan (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Rembang Nomor 129/Pid.Sus/2019/PN.Rbg), *Iuris Studia: Jurnal Kajian Hukum*, Vol.2, No.3, 2021, 423-440.

Pasal 238 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menjelaskan bahwa selaku penyelenggara jalan pemerintah tidak hanya berkewajiban menjaga keamanan penggunaan jalan saja. Selaku penyelenggara jalan pemerintah juga berkewajiban untuk melakukan perbaikan terhadap jalan yang mengalami kerusakan untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa. Apabila kemudian terjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa, maka pemerintah selaku penyelenggara jalan bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh korban. Dalam hal ini korban memiliki hak untuk mendapatkan ganti kerugian atas jiwanya dan kerugian yang diderita. Sebagaimana yang tertera dalam Pasal 240 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan bahwa korban berhak atas:⁴

1. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah.
2. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas.
3. Santunan kecelakaan lalu lintas dari pihak asuransi.

Sehubung dengan kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak merupakan tanggung jawab dari pemerintah selaku penyelenggara jalan, maka di sini pemerintah memiliki kewajiban untuk memberikann ganti kerugian kepada korban kecelakaan sesuai dengan yang diatur dalam Undang-Undang. Kemudian sebagaimana yang telah

⁴ Pasal 240 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perbuatan penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan rusak sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas dicantumkan sebagai delik pidana.

Namun demikian untuk dapat dipidana, perlu dilihat terlebih dahulu apakah pemerintah selaku penyelenggara jalan termasuk pada subjek hukum. Subjek hukum adalah pihak yang memiliki kewajiban, hak, serta kekuasaan tertentu menurut hukum. Sejalan dengan pengertian yang disampaikan oleh Agra, subjek hukum ialah setiap orang yang memiliki kewajiban dan hak, yang mana kemudian kewajiban dan hak tersebut memunculkan *rechtsbevoegheid* atau wewenang hukum. Wewenang hukum diartikan sebagai kewenangan untuk menjadi subjek atas hak-hak.⁵ Kemudian apabila didasarkan pada sistem KUHP Indonesia, dikatakan bahwa hanya manusia (*natuurlijke person*) yang dapat menjadi subjek hukum. Hal tersebut dapat dilihat pada Buku I dan Buku II KUHP pada tiap-tiap pasalnya. Kaidah-kaidah hukum pidana yang terdapat dalam KHUP sebagian besar diawali dengan kata *barangsiapa* yang mana merupakan terjemahan dari kata Belanda *hij*.⁶

Namun seiring dengan perkembangan zaman, selain manusia, Badan Hukum telah dianggap juga sebagai subjek hukum. Badan Hukum adalah organisasi atau

⁵ Zainal Asikin, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo, 2012), 33.

⁶ Tofik Yanuar Chandra, *Hukum Pidana*, (Jakarta: PT Sangir Multi Usaha, 2022), 57.

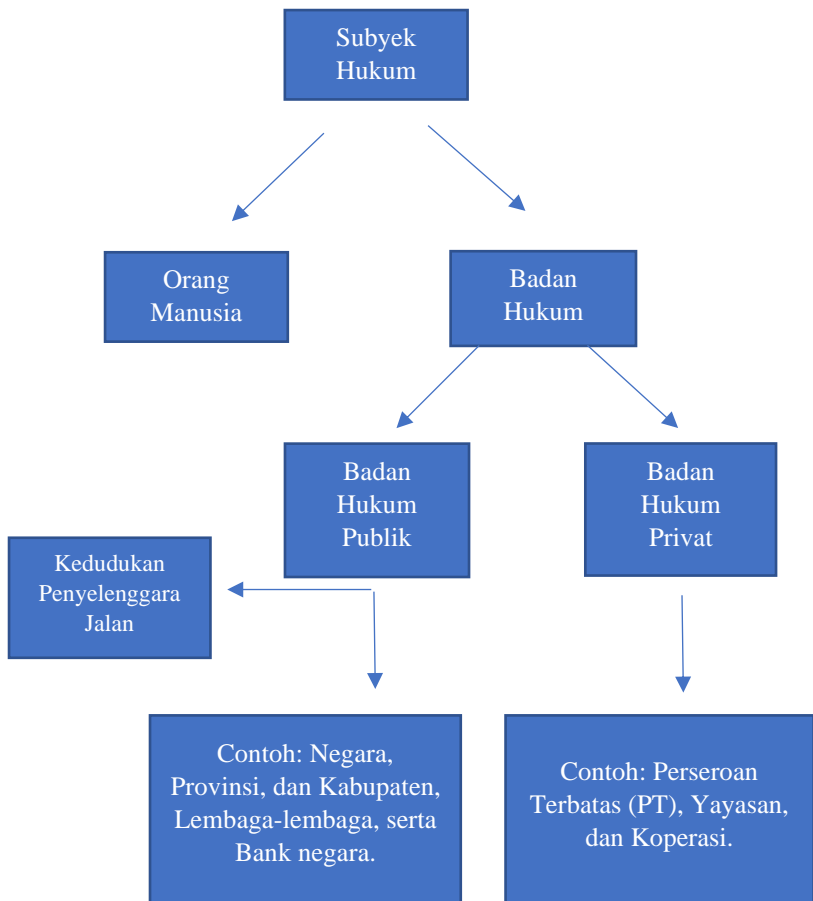
kelompok manusia yang mempunyai tujuan tertentu yang dapat menyandang hak dan kewajiban. Negara dan perseroan terbatas misalnya adalah organisasi atau kelompok manusia yang merupakan badan hukum. Menurut Prof Soebekti badan hukum ialah suatu perkumpulan atau badan yang dapat melakukan perbuatan dan memiliki hak-hak. Perbuatan yang dapat dilakukan oleh Badan Hukum seperti halnya memiliki kekayaan sendiri, dapat menggugat dan dapat digugat di muka hukum. Badan hukum sendiri memiliki kekayaan yang terpisah dengan anggotanya begitu pula dengan hak dan kewajiban. Badan hukum dibedakan menjadi dua jenis, yaitu:⁷

1. Badan hukum dalam lingkungan hukum publik, yaitu badan-badan yang pendiriannya dan tatanannya ditentukan oleh hukum publik. Badan hukum ini merupakan hasil pembentukan dari penguasa berdasarkan perundang-undangan yang dijalankan eksekutif, pemerintah atau badan pengurus yang diberi tugas untuk itu. Misalnya Negara, Provinsi, Kabupaten, Bank Indonesia, Desa, dan lain sebagainya.
2. Badan hukum dalam hukum privat, yaitu badan-badan yang pendirian dan tatanannya ditentukan oleh hukum privat. Badan hukum ini merupakan badan hukum swasta yang didirikan secara pribadi untuk mencapai tujuan tertentu, yaitu mencari keuntungan, sosial pendidikan, ilmu pengetahuan, politik, kebudayaan, kesehatan, olahraga, dan lain

⁷ Ibid, 57-58.

sebagainya. Badan hukum yang termasuk badan hukum privat adalah Koperasi, CV, dan Wakaf.

Berdasarkan yang telah diuraikan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pemerintah selaku penyelenggara jalan termasuk dalam subjek hukum pidana, yang mana berarti penyelenggara jalan bisa dikenai pertanggungjawaban pidana. Lebih jelas mengenai kedudukan penyelenggara jalan sebagai subjek hukum dapat dilihat pada bagan di bawah ini:



Lebih lanjut perlu diuraikan bahwa perbuatan penyelenggara jalan termasuk perbuatan pidana yang kemudian membawa akibat hukum bagi penyelenggara jalan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya. Terlebih dahulu perlu diketahui bahwa tindak pidana ialah segala perbuatan yang dilarang dan diancam oleh peraturan perundang-undangan. Larangan tersebut diancam dengan sanksi berupa sanksi pidana tertentu bagi seseorang yang melanggar aturan tersebut.⁸ Terdapat tiga (3) hal yang perlu diperhatikan:⁹

1. Perbuatan pidana merupakan perbuatan yang diatur, dilarang, dan diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan.
2. Larangan dimaksudkan pada perbuatan yang dilakukan oleh seseorang, sedangkan ancaman pidana dimaksudkan untuk orang yang melakukan tindak pidana tersebut.
3. Terdapat hubungan yang erat antara larangan dengan ancaman pidana. Oleh karena itu terdapat hubungan pula antara suatu peristiwa yang terjadi dengan orang yang mengakibatkan peristiwa tersebut terjadi. Hal tersebut dikarenakan peristiwa yang dilarang tidak akan terjadi apabila tidak ada orang yang menimbulkan peristiwa tersebut dan seseorang tidak dapat dipidana apabila tidak melakukan tindakan yang dilarang.

⁸ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002), 71.

⁹ Moeljatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, (Jakarta: Bina Aksara, 1985), 8.

Pada umumnya untuk mengetahui ada tidaknya tindak pidana, dapat dilihat dalam peraturan perundang-undangan pidana yang mana dalam peraturan perundang-undangan tersebut dirumuskan perbuatan-perbuatan yang dilarang beserta dengan sanksi pidananya. Dalam perumusan perbuatan-perbuatan yang dilarang tersebut, dirumuskan pula mengenai syarat atau unsur yang kemudian menjadi sifat khas atau ciri dari larangan-larangan tadi. Sehingga terhadap perbuatan yang dilarang tersebut dapat dibedakan dengan perbuatan lain yang tidak dilarang. Perbuatan pidana merujuk pada sifat perbuatannya saja, yakni suatu perbuatan dapat diancam pidana apabila perbuatan tersebut dilarang dengan ancaman pidana dan kemudian dilanggar oleh seseorang.¹⁰ Perbuatan dapat dikatakan sebagai tindak pidana jika memenuhi tiga unsur dalam hukum pidana materiil yaitu adanya perbuatan yang dilarang oleh Undang-Undang, pelaku tindak pidana dan pidana itu sendiri atau sanksi atas tindak pidana yang dilakukan.¹¹

Seperti halnya pendapat Simons yang menyatakan bahwa dalam tindak pidana (*strafbaar feit*) terdapat unsur-unsur sebagai berikut;¹²

1. Perbuatan yang dilakukan oleh manusia, baik perbuatan tersebut positif ataupun negatif dengan cara berbuat atau membiarkan atau tidak berbuat.
2. Perbuatan tersebut diancam pidana (*statbaar gesteld*).

¹⁰ Adami Chazawi, *Pelajaran*, 77.

¹¹ Ibid, 79.

¹² Andi hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2004), 88.

3. Perbuatan tersebut merupakan perbuatan melawan hukum (*onrechmatig*).
4. Pada perbuatan tersebut terdapat kesalahan (*met schuld in verband staand*).
5. Perbuatan tersebut dilakukan oleh seseorang yang memiliki kemampuan bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaar person*).

Lebih lanjut Simons menguraikan mengenai unsur subjektif serta unsur objektif yang terdapat dalam tindak pidana (*strafbaar feit*). Simons menjabarkan bahwa yang dimaksud dengan unsur objektif dari tindak pidana ialah setiap perbuatan perbuatan orang, akibat yang muncul dari perbuatan tersebut, serta kondisi khusus yang menyertai perbuatan tersebut misalnya dalam Pasal 281 KUHP sifat “*openbaar*” atau “di muka umum”. Sedangkan untuk unsur subjektif Simons menjabarkan bahwa unsur subjektif yang ada pada hukum pidana itu meliputi, adanya kesalahan baik berupa *dolus* ataupun *culpa* dan terdapat orang yang memiliki kemampuan bertanggungjawab.¹³ Kemudian menurut E. Mezger yang mendefinisikan tindak pidana secara singkat yakni, keseluruhan syarat untuk adanya pidana. Dari definisi tersebut E. Mezger menjabarkan unsur dari tindak pidana mencakup, perbuatan pada artian luar dari manusia berupa perbuatan aktif ataupun membiarkan, terdapat sifat melawan hukum dalam perbuatan tersebut baik bersifat objektif ataupun bersifat subjektif, perbuatan tersebut dapat dipertanggungjawabkan pada seseorang, dan

¹³ Tofik Yanuar Chandra, *Hukum*, 43.

perbuatan tersebut dilarang serta diancam dengan pidana.¹⁴

Dari uraian di atas dapat dilihat bahwa agar dapat dikatakan sebagai sebuah tindak pidana, suatu perbuatan haruslah terdapat unsur kesalahan di dalamnya. Untuk menentukan kesalahan dalam perbuatan seseorang, perlu dilihat sikap batin (*mens rea*) dari si pembuat apakah seseorang melakukan perbuatan atas dasar kesengajaan atau kelalaian. Kemudian jika dikaitkan dengan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan, maka perlu dilihat sikap batin dari penyelenggara jalan tersebut. Apakah perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera melakukan perbaikan terhadap jalan yang mengalami kerusakan tersebut dilakukan atas dasar kesengajaan atau kelalaian. Antara kesengajaan dan kelalaian yang menjadi pembedanya terletak pada sikap batin dari seseorang yang berbuat. Pada kesengajaan sikap batin dari seseorang memang melanggar, maksudnya seseorang tersebut mengetahui bahwa pebuatanya tersebut tidaklah dibenarkan dan dapat menimbulkan akibat namun ia tetap melanggarnya. Sedangkan sikap batin orang yang melakukan kealpaan, orang tersebut hanya tidak memperhatikan larangan hukum yang mengakibatkan orang tersebut tidak berhati-hati dalam melakukan suatu perbuatan yang kemudian perbuatan tersebut

¹⁴ Bambang poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta; Ghalia Indonesia, 1985), 41.

mengakibatkan keadaan yang dilarang.¹⁵ Dalam hukum pidana kesengajaan dan kealpaan termasuk pada bentuk kesalahan, dimana yang menjadi pembeda antara keduanya hanya secara “graduil” atau secara kualitas saja.¹⁶

Sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyelenggara jalan bertanggungjawab atas pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengawasan, dan peningkatan mutu jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengklasifikasikan kelalaian penyelenggara jalan yang tidak memperbaiki jalan yang mengalami kerusakan sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagai delik pidana. Penyelenggara jalan yang memegang tanggungjawab atas kelayakan fungsi jalan sudah seharusnya menyadari bahwa jalan yang digunakan oleh masyarakat harus memenuhi standar keselamatan berlalu lintas dan standar keamanan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa penyelenggara jalan lalai dalam menjalankan tanggungjawabnya terkait pengadaan fasilitas jalan yang layak fungsi dan memenuhi standar keamanan dengan tidak segera memperbaiki jalan yang mengalami kerusakan.¹⁷ Tindakan penyelenggara jalan yang lalai dalam melakukan perbaikan jalan yang mengalami kerusakan sehingga mengakibatkan

¹⁵ Tongat, *Dasar*, 244.

¹⁶ Ibid, 244-245.

¹⁷ Dewa Arya Lanang Raharja, “Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana”, *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Vol.6, No.1, 2017, 78-88.

kecelakaan lalu lintas dapat dikategorikan sebagai tindak pidana. Hal tersebut dikarenakan terdapat unsur kesalahan dalam perbuatan penyelenggara jalan tersebut.

Untuk lebih jelas sebagai bentuk dari kesalahan, kealpaan atau kelalaian ialah kurangnya kehati-hatian dalam suatu perbuatan sehingga atas ketidakhati-hatian tersebut kemudian menimbulkan suatu akibat. Menurut Simons kealpaan ialah adanya sikap yang tidak waspada atau tidak hati-hati dan kurangnya perhatian terhadap suatu tindakan yang memungkinkan untuk menimbulkan suatu akibat.¹⁸ Dalam hal seseorang melakukan perbuatan dengan kealpaan dapat dikualifikasikan dalam dua bentuk, yakni:

1. Kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*).

Dalam kealpaan ini seseorang telah mengetahui atau menyadari mengenai perbuatan yang dilakukannya serta mengetahui mengenai akibat yang mungkin saja akan muncul atas perbuatannya tersebut. Akan tetapi di sini seseorang tersebut berharap bahwa akibat dari perbuatannya tidak akan terjadi.

2. Kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*).

Dalam kealpaan ini seseorang melakukan suatu perbuatan namun tidak mengetahui atau menyadari akibat yang mungkin akan muncul atas perbuatannya tersebut, padahal seharusnya orang tersebut dapat menduga akibatnya.

Van Hattum menyatakan bahwa kealpaan yang disadari itu merupakan istilah yang lebih mudah kesadaran kemungkinan (yang terdapat pada pelaku),

¹⁸ Tofik Yanuar Chandra, *Hukum*, 77.

yang bukan bagian *dolus eventualis*. Kealpaan sendiri bukan termasuk pada pengertian yang menyatakan keadaan (bukan *feitelijk begrip*) melainkan pengertian yang normatif. Penentuan kealpaan harus disimpulkan dari situasi tertentu, bagaimana seharusnya si pelaku berbuat.¹⁹

Berdasarkan uraian di atas dapat kita lihat bahwa perbuatan penyelenggara jalan yang tidak dengan segera melakukan perbaikan terhadap jalan yang mengalami kerusakan sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas termasuk pada kealpaan yang disadari atau *bewuste schuld*. Dapat disimpulkan demikian karena tentunya sebagai penyelenggara jalan yang memiliki tanggung jawab untuk memperbaiki jalan rusak, penyelenggara jalan pastilah menyadari bahwa kelalaiannya yang tidak dengan segera memperbaiki jalan yang rusak akan menimbulkan akibat yakni kecelakaan lalu lintas. Sehingga dapat disimpulkan bahwa penyelenggara jalan yang seharusnya segera memperbaiki jalan yang rusak, namun kemudian perbuatannya tidak mengindahkan kewajiban tersebut dikarenakan kelalaiannya termasuk pada tindak pidana.

Terkait dengan kemampuan bertanggung jawab, jika didasarkan pada pendapat Van Hamel dan Bertens, kemampuan bertanggungjawab melekat pada penyelenggara jalan karena:²⁰

¹⁹ Ibid, 77-78.

²⁰ Lindrawati R. Aju, Bambang Sugiri, Ismail Navianto, "Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", *Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya*, 2019, 1-25.

1. Tentunya penyelenggara jalan dapat menyadari serta mengetahui bahwa perbuatannya yang tidak memperbaiki jalan yang mengalami kerusakan sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas itu tidak dibenarkan oleh muka umum.
2. Penyelenggara jalan memiliki kemampuan dalam menentukan kehendaknya sehingga penyelenggara jalan bertanggungjawab atas akibat dari apa yang diperbuatnya.

Dengan demikian, dapat disimpulkan pada kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak, penyelenggara jalan memiliki kemampuan bertanggungjawab, hal tersebut dikarenakan penyelenggara jalan telah lalai dalam hal:

1. Tidak segera memperbaiki jalan rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas,
2. Tidak memberi tanda pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki.
3. Tidak melakukan perawatan dan perbaikan jalan sehingga masih banyak ditemui kerusakan jalan, baik jalan yang retak, distorsi, cacat permukaan, maupun berlubang.

Berdasarkan pendapat Brautigam, terdapat 3 (tiga) jenis bentuk pertanggungjawaban yang dimiliki oleh pemerintah, yakni pertanggungjawaban hukum (*legal accountability*) pertanggungjawaban politik (*political accountability*), dan pertanggungjawaban ekonomi

(*economic accountability*).²¹ Pertanggungjawaban hukum bermakna bahwa setiap kebijakan pemerintah baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah harus dipertanggungjawabkan, terlebih apabila kebijakan tersebut merugikan masyarakat. Pemerintah dapat dimintai pertanggungjawaban dan dapat menerima tuntutan atas tindakannya. Dalam menjalankan pertanggungjawaban hukumnya, terdapat 3 (tiga) sarana yang dapat digunakan, yakni melalui hukum perdata, hukum administrasi, dan hukum pidana. Oleh karena itu kemudian dikenal dengan pertanggungjawaban perdata, pertanggungjawaban administrasi, dan pertanggungjawaban pidana.

Tanggung jawab yang ada pada pemerintah pada dasarnya merupakan tanggung jawab yang terbatas. Maksudnya tanggung jawab tersebut ditentukan dengan tindakan yang dilakukan oleh pemerintah yang didasarkan pada jabatannya, yang kemudian akan memunculkan tanggung jawab jabatan. Atau sebaliknya, tindakan yang secara nyata dilakukan oleh pemerintah yang bertujuan lain dari yang telah diatur oleh jabatannya atau tindakan tersebut merupakan tindakan sewenang-wenang, maka tanggung jawab yang muncul adalah tanggung jawab pribadi.²² Berdasarkan uraian tersebut dapat dilihat bahwa pertanggungjawaban administrasi dan pertanggungjawaban perdata termasuk pada

²¹Anis Zakaria Kama, “Hakikat Akuntabilitas Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan”, *Disertasi* Program Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Muslim Indonesia, (Makasar, 2012).

²² Lindrawati R. Aju, Bambang Sugiri, Ismail Navianto, “Pertanggungjawaban”

pertanggungjawaban jabatan. Sedangkan pertanggungjawaban pidana termasuk pada pertanggungjawaban pribadi pejabat yang didasarkan pada ketentuan pidana. Oleh karena pelanggaran kewajiban yang dilakukan penyelenggara jalan merupakan pelanggaran terhadap kepentingan umum, maka pelanggaran yang dilakukan oleh penyelenggara jalan tersebut dapat diancam dengan sanksi pidana. Hal tersebut merupakan bentuk pertanggungjawaban hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Jalan.

Jika dilihat dalam pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat diketahui bahwa tindak pidana yang diatur dalam pasal tersebut merupakan tindak pidana materiil.²³ Artinya suatu perbuatan dianggap sebagai tindak pidana bukan bergantung pada selesainya perbuatan tersebut, namun dilihat dari akibat yang dimunculkan oleh perbuatan tersebut.²⁴ Dapat disimpulkan bahwa tindak pidana materiil ialah suatu tindak pidana yang merumuskan larangan, yakni melarang perbuatan yang memungkinkan memunculkan suatu akibat atau biasanya disebut dengan akibat terlarang.²⁵ Berdasarkan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tindak pidana materiil oleh penyelenggara jalan dapat terwujud secara sempurna

²³ Adam Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana 2*, (Jakarta: PT Raja grafindo, 2011), 213.

²⁴ Nurul Wulandari, Suhadi, Ratna Luhfitasari, "Pertanggungjawaban".

²⁵ Adam Chazawi, *Pelajaran*, 213.

apabila telah timbul akibat dari perbuatan penyelenggara jalan yang tidak memperbaiki jalan yang mengalami kerusakan. Akibat tersebut berupa kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu terhadap penyelenggara jalan dapat dimintai pertanggungjawaban secara pidana apabila penyelenggara jalan tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang mengalami kerusakan sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Akan tetapi juga perlu diperhatikan bahwa terdapat alasan pembenar yang dapat menghapuskan pidana dalam ketentuan Pasal 24 dan Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana apabila terjadi kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak padahal pada jalan rusak tersebut penyelenggara jalan telah memberikan tanda atau rambu, maka terhadap kecelakaan tersebut ketentuan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak dapat digunakan untuk menuntut pertanggungjawaban dari penyelenggara jalan. Tindakan “memberi tanda” terhadap jalan yang mengalami kerusakan termasuk pada alasan penghapus sifat melawan hukum atas tindakan penyelenggara jalan, sehingga berdasarkan alasan tersebut mengakibatkan perbuatan penyelenggara jalan meskipun telah memenuhi rumusan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait tindak pidana materiil, akan tetapi dikarenakan terdapat alasan penghapus sifat melawan hukum tersebut, perbuatan penyelenggara jalan yang tidak melakukan perbaikan terhadap jalan yang mengalami kerusakan menjadi dibenarkan. Pada hal ini tanggung jawab

penyelenggara jalan menjadi hilang karena terdapat alasan penghapusan sifat melawan hukum tadi. Sehingga kemudian perbuatan tersebut menjadi benar dan patut

Adapun kewajiban dan tanggung jawab pemerintah selaku penyelenggara jalan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah:

1. Memperbaiki jalan yang rusak dan memberi tanda pada jalan yang rusak (Pasal 24).
2. Menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan prasarana lalu lintas (Pasal 238 ayat 1).
3. Menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas (Pasal 238 ayat 2).
4. Mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 239 ayat 1).
5. Membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 239 ayat 2).

Selain mengatur kewajiban dan tanggung jawab pemerintah, Pasal 240 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan turut memberikan pengaturan terkait hak-hak korban yakni:

1. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah.
2. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas.
3. Santunan kecelakaan lalu lintas dari pihak asuransi.

Berdasarkan pada Al-Quran surat An-Nisa ayat 135 yang berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَىٰ أَنْفُسِكُمْ
 أَوِ الْوَالِدِينَ وَالْأَقْرَبِينَ إِنْ يَكُنْ غَنِيًّا أَوْ فَقِيرًا فَاللَّهُ أَوْلَىٰ بِهِمَا فَلَا
 تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا وَإِنْ تَلَّوْا أَوْ تُعْرَضُوا فَإِنَّ اللَّهَ كَانَ بِمَا
 تَعْمَلُونَ خَبِيرًا

“Wahai orang-orang yang beriman. Jadilah kamu orang yang benar-benar penegak keadilan, menjadi saksi karena Allah biarpun terhadap dirimu sendiri atau Ibu Bapak dan kaum kerabatmu. Jika ia kaya ataupun miskin, maka Allah lebih tahu kemaslahatannya. Maka janganlah kamu mengikuti hawa nafsu karena ingin menyimpang dari kebenaran. Dan jika kamu memutarbalikan (kata-kata) atau enggan menjadi saksi, maka sesungguhnya Allah adalah Maha Mengetahui segala yang kamu kerjakan.” (Q.S An-Nisa:135)²⁶

Dapat dilihat dalam ayat tersebut menjelaskan bahwasanya rasa keadilan akan tercipta apabila hukum dalam masyarakat ditegakan. Dalam hukum Islam keadilan yang berlaku tergantung pada keadilan yang telah ditetapkan oleh Allah. Hal tersebut dikarenakan manusia tidak akan bisa menakar suatu keadilan dengan tepat dan benar. Karena segala sesuatu yang telah ditentukan oleh Allah SWT pastinya sudah mencakup semua nilai keadilan dalam masyarakat. Dalam kaitannya dengan pertanggungjawaban pidana kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, pemerintah atau *Ulil Amri* selaku

²⁶ Departemen Agama RI, *Al-Quran Tajwid dan Terjemahan*, (Jakarta: Maghfirah Pustaka, 2006), 3.

penegak hukum haruslah menciptakan rasa keadilan di tengah-tengah masyarakat.

Hukum Islam tidak mengatur secara langsung mengenai pertanggungjawaban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, oleh karena itu untuk pertanggungjawaban dari kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak tersebut diserahkan atau ditentukan oleh *Ulil Amri*. *Ulil Amri* dapat memberikan hukuman *Ta'zir* yakni hukuman yang berlandaskan pada *ijma'* yang menyatakan bahwa Negara muslim memiliki hak untuk menghukum suatu perbuatan yang tidak berlandaskan hukum atau melawan hukum yang dapat menimbulkan kerugian dan atau kerusakan sosial, politik, fisik, atau moral baik bagi individu maupun kelompok masyarakat.²⁷ Kemudian menurut Ulama Abu Hanifah penanggungjawab yang tidak melaksanakan tugasnya atau lalai terhadap tanggungjawabnya dapat dikenai hukuman *ta'zir*. Hal tersebut dapat disamakan dengan kekeliruan, dikarenakan dalam kondisi ini pelaku tidak bermaksud untuk melakukan tindak pidana, namun kelalaiannya yang mengakibatkan terjadinya pidana.²⁸ Adapun hukuman *ta'zir* yang dapat diberlakukan yakni ganti rugi, penjara, cambuk atau pukulan, teguran, pemecatan atau skorsing.

²⁷ Rokhmadi, *Reaktualisai Hukum Pidana Islam: Kajian tentang Formulasi Sanksi Hukum Pidana Islam*, (Semarang: IAIN Walisongo, 2005), 85.

²⁸ Zakaria Syafei, "Pertanggungjawaban Pidana dalam Hukum Pidana Islam", *Jurnal Al-Qalam*, Vol.31, No.1, 2014, 104.

B. Implementasi Sanksi Pidana pada Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah

Hukum pidana positif yang berlaku di Indonesia berimbis pada setiap perbuatan pidana yang dilakukan oleh seseorang baik individu maupun badan hukum mutlak dipertanggungjawabkan. Hal tersebut dikarenakan tindakan pidana secara faktual telah mengakibatkan kerugian secara luas. Oleh karena itu sanksi hukuman menjadi konsekuensi yang harus diterima dalam penuntutan pembalasan. Berdasarkan asas kesalahan, seseorang tidak dapat dipidana apabila di dalam diri orang tersebut tidak terdapat kesalahan. Dapat disimpulkan bahwa pertanggungjawaban pidana yang dapat dikenakan pada seseorang yang pada perbuatannya terdapat unsur kesalahan.²⁹ Umumnya tindak pidana yang terjadi pada kasus kecelakaan lalu lintas berbeda dengan kasus tindak pidana lainnya. Hal tersebut dikarenakan dalam tindak pidana yang terjadi pada kecelakaan lalu lintas umumnya didasari atas kealpaan atau kelalaian, baik kealpaan yang berasal dari pengemudi maupun kealpaan dari penyelenggara jalan dalam menjalankan tugas dan kewajibanya.

Adapun berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

²⁹ Samsuadi, Syahrudin Nawi, Kamri Ahmad, "Penerapan Sanksi Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal di Jalan Raya: Studi Kasus di Kepolisian Resor Maros", *Journal of Lex Generalis (JLS)*, Vol.3, No.12, 2022, 1828-1843.

Jalan tepatnya pada Pasal 229 terdapat 3 (tiga) golongan atas kecelakaan lalu lintas, yaitu:³⁰

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berperan sebagai payung hukum bagi masyarakat, bertujuan untuk melindungi hak-hak serta mencegah terjadinya kesewenang-wenangan yang dilakukan oleh penguasa. Untuk menentukan keberhasilan dari penegakan hukum, Lawrence M. Friedman melihatnya dari komponen-komponen sistem hukum yang berfungsi dengan baik. Menurut pendapat Lawrence M. Friedman sistem hukum (*legal system*) dibagi menjadi 3 (tiga) elemen utama yakni *Legal Structure* atau Struktur Hukum, *Legal Substance* atau Isi Hukum, dan *Legal Culture* atau Budaya Hukum.³¹ Menurut Lawrence M. Friedman keberhasilan penegakan hukum ditentukan oleh ketiga elemen dari sistem hukum yang ada. Dalam

³⁰ Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³¹ Ferawati Royani, "Impelementasi Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya", *Jurnal Hukum Sehasen*, Vol.2, No.2, 2017, 121-141.

teorinya Lawrence M. Friedman memandang bahwa sistem strukturallah yang menentukan apakah suatu hukum dapat dilaksanakan dengan baik atau tidak. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana menerangkan bahwa struktur hukum meliputi Pengadilan, Kejaksaan Kepolisian, dan Badan Pelaksana Pidana (Lapas).³²

Substansi hukum yang terdapat pada teori Lawrence M. Friedman dipandang sebagai sistem substansial yang menjadi penentu atas dapat dilaksanakannya atau tidak suatu hukum yang ada. Substansi memiliki arti setiap *output* hukum yang dihasilkan oleh pihak-pihak yang terdapat dalam sistem hukum. *Output* hukum yang dimaksud dapat berupa aturan baru yang disusun serta keputusan yang mereka keluarkan. Substansi hukum bukan hanya aturan yang terdapat dalam *Law Books* atau Kitab Undang-Undang melainkan mencakup pula hukum yang terdapat atau hidup dalam masyarakat atau *living law*. Kemudian kultur hukum menurut Lawrence M. Friedman adalah sikap yang diambil masyarakat dalam menyikapi hukum serta sistem hukum yang berkaitan dengan kepercayaan, pemikiran, nilai, serta harapannya. Budaya hukum memiliki keterkaitan yang erat dengan kesadaran hukum yang terdapat dalam masyarakat. Kesadaran hukum masyarakat yang tinggi dapat menciptakan budaya hukum yang baik pula serta dapat mengubah pemikiran masyarakat mengenai hukum yang berlaku selama ini.³³

³² Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial*, terj. *The Legal System: A Social Science Perspective* oleh M. Khozim, (Bandung: Nusa Media, 2015), 8.

³³ Ibid

Secara sederhana dapat dikatakan bahwa salah satu indikator yang menentukan berfungsinya hukum ialah tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum yang berlaku.

Teori Friedman tersebut dapat kita jadikan tolak ukur dalam menentukan keberhasilan proses penegakan hukum di Indonesia. Polisi merupakan salah satu bagian dari struktur hukum bersamaan dengan organ advokat, hakim, jaksa, dan lembaga pemasyarakatan. Kokohnya struktur hukum ditentukan oleh interaksi yang terjadi antara komponen-komponen pengabdian hukum ini. Meski demikian, struktur hukum bukan menjadi satu-satunya penentu dari tegaknya suatu hukum, melainkan kultur hukum yang ada dalam masyarakat juga memegang peranan yang penting dalam tegaknya suatu hukum. Kepatuhan masyarakat terhadap hukum yang berlaku turut mempengaruhi tingkat efektifitas hukum. Namun sekalipun suatu hukum yang ditaati sudah dapat dikategorikan efektif, kepentingan dari mentaati aturan hukum tersebutlah yang kemudian menjadi penentu dari derajat keefektifannya hukum. Derajat ketaatan dari suatu hukum dapat dikatakan rendah apabila dalam menaati aturan tersebut masyarakat didasarkan atas sifat takut sanksi atau *compliance*. Hal tersebut berbeda apabila masyarakat mentaati hukum berdasarkan sifat *internalization*, yakni ketaatan yang terjadi saat suatu aturan sesuai dengan nilai intrinsik yang dianut dalam masyarakat itu sendiri.³⁴

³⁴ Ferawati Royani, "Impelementasi"

Terkait dengan implementasi sanksi pidana Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Polda Jawa Tengah, berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Bapak Rusminto selaku Kanit Unit Laka Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Wilayah Jawa Tengah sampai saat ini sanksi tersebut belum pernah dilaksanakan. Hal tersebut dikarenakan sampai pada saat ini pihak kepolisian belum pernah mendapatkan laporan dari masyarakat terkait dengan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan. Seringkali masyarakat menganggap bahwa kecelakaan yang mereka alami merupakan kesalahan atau karena kelalaian pengemudi sendiri, meskipun kecelakaan tersebut terjadi karena jalan rusak. Ditambah banyak masyarakat yang masih belum mengetahui bahwa kecelakaan yang terjadi karena jalan rusak merupakan tanggung jawab dari pemerintah selaku penyelenggara jalan. Hingga akhirnya masyarakat tidak melaporkan kecelakaan akibat dari jalan rusak yang dialaminya.³⁵

Pembuktian terkait kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak juga sulit untuk dilakukan. Hal tersebut dikarenakan banyak hal yang dapat menjadi faktor dari kecelakaan lalu lintas. Sehingga untuk menyimpulkan bahwa kecelakaan tersebut terjadi karena jalan rusak sukar untuk dibuktikan. Terlebih kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan biasanya merupakan kecelakaan tunggal,

³⁵ Wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah., pada 13 November 2024.

yang mana kemudian kelalaian dari pengemudi yang dipersalahkan.³⁶ Untuk lebih jelas berikut alasan kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan tidak bisa sampai ke pengadilan hingga mengakibatkan tidak dapat diimplementasikan sanksi pidana pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Polda Jawa Tengah:³⁷

1. Masyarakat tidak mengetahui hukum yang mengatur mengenai jalan dan lalu lintas.

Ketidakmampuan untuk melapor, hal ini terjadi karena beberapa orang tidak mengetahui atau memiliki akses yang terbatas untuk melaporkan kasus kecelakaan lalu lintas atau kerusakan jalan pada otoritas yang berwenang. Hal ini dapat terjadi karena minimnya informasi tentang peraturan yang mengatur tentang hal tersebut, kurangnya informasi tentang prosedur pelaporan, ketidaktahuan tentang nomor telepon darurat, atau keterbatasan teknologi, informasi, dan komunikasi. Oleh karena itu perlu dilakukan sosialisasi hukum kepada masyarakat bahwasanya terdapat aturan hukum yang melindungi hak-hak mereka.

2. Adanya anggapan bahwa kecelakaan tunggal merupakan kecelakaan akibat kelalaian pengemudi.

³⁶ Wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah., pada 13 November 2024.

³⁷ Wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah., pada 13 November 2024.

Seringkali kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak merupakan kecelakaan tunggal. Oleh karena itu banyak masyarakat yang menganggap bahwa kecelakaan tersebut terjadi karena kelalaian dari pengemudi itu sendiri. Pengemudi dianggap lalai karena dalam berkendara ia tidak memperhatikan kondisi jalan, misalnya pada jalan berlubang pengemudi seharusnya menghindari lubang jika saja pengemudi tidak dapat menghindari lubang tersebut yang kemudian mengakibatkan pengemudi tersebut mengalami kecelakaan, maka kecelakaan tersebut dianggap terjadi karena kelalaian dari pengemudi itu sendiri. Anggapan tersebut seringkali muncul dari pihak kepolisian yang menangani kecelakaan lalu lintas, oleh karena itu seharusnya terdapat himbauan pada pihak kepolisian untuk menangani tiap kecelakaan lalu lintas dengan lebih serius.

3. Kecelakaan lalu lintas karena jalan rusak banyaknya merupakan kecelakaan ringan.

Seperti yang disebutkan di atas, bahwa kebanyakan kecelakaan lalu lintas akibat dari jalan rusak merupakan kecelakaan tunggal. Oleh karena itu kebanyakan dari kecelakaan tersebut merupakan kecelakaan ringan. Hal tersebutlah yang membuat masyarakat enggan untuk melaporkan kecelakaan tersebut. Banyak masyarakat yang beranggapan bahwa lebih baik untuk tidak berurusan dengan kepolisian untuk masalah yang mereka anggap ringan. Oleh karena itu perlu untuk melakukan sosialisasi kepada masyarakat bahwasanya sekecil apapun kecelakaan

yang terjadi, perlu untuk dilaporkan pada pihak kepolisian.

4. Sulitnya pembuktian untuk kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan.

Untuk bisa sampai ke pengadilan tentunya kasus kecelakaan lalu lintas harus melalui proses penyidikan serta penyelidikan terlebih dahulu. Proses tersebut dilaksanakan oleh kepolisian sebagai penyidik dan penyelidik. Namun berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh penulis, pihak kepolisian akan kesulitan untuk membuktikan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi dikarenakan oleh jalan rusak. Hal tersebut dikarenakan banyak faktor yang dapat menjadi alasan kecelakaan lalu lintas, misalnya kondisi kendaraan, perlengkapan jalan, faktor cuaca, serta faktor pengemudi. Oleh karena itu akan sulit untuk membuktikan bahwa kecelakaan tersebut murni dikarenakan jalan yang rusak. Oleh karena itu pada pihak kepolisian perlu dihimbau untuk melakukan penyidikan serta penyeleidikan secara maksimal.

5. Ketidakjelasan terkait penanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memang sudah menjelaskan terkait penanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak, dalam Undang-Undang tersebut dijelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan menjadi tanggung jawab penyelenggara jalan. Namun meskipun sudah disebutkan demikian, frasa penyelenggara jalan yang

terdapat dalam Undang-Undang tersebut masih rancu maksudnya. Tidak dijelaskan secara detail mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan yang dapat dituntut pertanggungjawabannya atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan. Hal tersebut tentunya mengakibatkan masyarakat mengalami kebingungan untuk mengajukan gugatan atau laporan mengingat terdapat banyak pihak yang turut serta dalam penyelenggaraan jalan. Oleh karena itu perlu untuk dilakukan peninjauan kembali terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jika dikaitkan dengan teori Lawrence M. Friedman mengenai keberhasilan penegakan hukum yang dilihat dari berfungsinya semua sistem hukum, maka dapat dilihat jika memang dalam realitanya implementasi sanksi pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum terimplementasi dengan baik dikarenakan fungsi dari sistem hukumnya sendiri belum berjalan secara maksimal. Dari sisi struktur hukum, kepolisian yang merupakan salah satu dari bagian yang menentukan kokohnya struktur hukum harusnya turut serta dalam hal pengayoman dan melindungi hak-hak masyarakat. Namun dalam realitanya, pada kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak pihak kepolisian cenderung lebih abai dan tidak serius dalam hal penanganan. Pihak kepolisian tidak berusaha untuk mencari bukti-bukti terkait kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak. Dalam kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, pihak kepolisian akan menganggap bahwa

kecelakaan tersebut merupakan kesalahan pengendara yang lalai sehingga tidak ada pihak lain yang harus bertanggung jawab. Padahal seharusnya pihak kepolisian turut mendampingi masyarakat untuk mendapatkan hak-haknya atas kerugian yang dialami karena adanya jalan rusak yang mengakibatkannya mengalami kecelakaan lalu lintas.

Pengadilan yang juga merupakan organ penegak hukum pun tidak maksimal dalam melaksanakan fungsi dan tugasnya tersebut. Dapat dilihat pada kasus kecelakaan lalu lintas yang telah disampaikan di bab sebelumnya, yakni kasus pada putusan Nomor 135/Pid.Sus/2022/PN Sgn dan pada putusan Nomor 12 Pid.Sus/2023/PN Wng. Dalam kedua kasus tersebut, hakim memutuskan untuk menerapkan Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bunyinya:

“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 putusannya, dapat dilihat bahwa hakim tidak mempertimbangkan faktor-faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hakim hanya berfokus pada faktor manusia, yang mana pada hal ini adalah kelalaian pengemudi. Padahal jelas dalam kecelakaan tersebut terdapat pula faktor-faktor lain salah satunya faktor jalan yang kemudian mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut.

Dari sisi substansi hukum, untuk dapat dijalankan dengan baik peraturan hukum atau Undang-Undang haruslah memenuhi asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik. Berdasarkan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik meliputi:³⁸

1. Kejelasan tujuan.
2. Kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat.
3. Kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan.
4. Dapat dilaksanakan.
5. Kedayahgunaan dan kehasilgunaan.
6. Kejelasan rumusan.
7. Keterbukaan.

Dapat dilihat bahwa pada asas pembentukan peraturan perundangan-undangan salah satunya adalah asas kejelasan. Asas kejelasan perlu ada agar dalam pelaksanaannya peraturan perundang-undangan yang dibentuk tidak akan menimbulkan berbagai macam pemaknaan atau bias makna. Asas kejelasan pada peraturan perundang-undangan sendiri berupa kejelasan pemilihan kata atau istilah, memenuhi persyaratan sistematika, teknis penyusunan peraturan perundang-undangan, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah.³⁹ Asas kejelasan memegang

³⁸ Pasal 5 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

³⁹ Ade Onny Siagian, Andrew Shandy Utama, "Penerapan Asas Hukum Dalam Pembuatan Peraturan Perundang-Undangan yang Berkeadilan dan Partisipatif", *Jurnal TIN: Terapan Informatika Nusantara*, Vol.2, No.2, 2021, 58-64.

peranan yang penting dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, namun jika dilihat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat istilah yang masih rancu atau belum jelas. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat istilah penyelenggara jalan yang mana istilah tersebut tidak dijelaskan secara rinci oleh Undang-Undang tersebut. Oleh karena ketidakjelasan tersebut akhirnya sanksi pidana terkait kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak tidak bisa diterapkan secara maksimal, mengingat dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disampaikan bahwa penanggungjawab dari kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak ialah penyelenggara jalan. Namun karena istilah penyelenggara jalan itu sendiri masih belum jelas ditujukan kepada siapa, maka akhirnya terjadi kebingungan mengenai siapa yang harus dituntut dalam kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan.

Dilihat dari kultur hukum dimana kesadaran hukum masyarakat menjadi hal yang penting, implementasi sanksi pidana yang ada pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih belum diterapkan secara maksimal karena kesadaran hukum dari masyarakat yang masih rendah. Oleh karena kesadaran hukum masyarakat yang rendah tersebut, mengakibatkan banyak masyarakat yang memiliki pola pikir bahwa berhadapan dengan hukum akan menyulitkan mereka. Pola pikir yang demikian, akhirnya mendorong masyarakat untuk tetap diam apabila terjadi hal-hal berkenaan dengan hukum yang mereka alami. Misalnya dalam kecelakaan

lalu lintas akibat jalan rusak, mayoritas masyarakat lebih memilih untuk tidak melaporkan kejadian tersebut ke pihak kepolisian. Hal tersebut mereka lakukan karena mereka beranggapan bahwa dengan berurusan dengan kepolisian nantinya akan lebih menyulitkan mereka, terlebih apabila kecelakaan yang terjadi merupakan kecelakaan ringan.

Dapat dilihat pada kasus kecelakaan lalu lintas yang telah disampaikan di bab sebelumnya, yakni kasus pada putusan Nomor 135/Pid.Sus/2022/PN Sgn dan pada putusan Nomor 12 Pid.Sus/2023/PN Wng. Terdakwa yang juga merupakan korban dari kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh faktor jalan tidak pula menuntut penyelenggara jalan. Padahal jika diperhatikan, pada kecelakaan yang terjadi faktor jalan memberi pengaruh besar pada terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut. Dalam hal ini seharusnya terdakwa dapat kembali menuntut pemerintah yang tidak melaksanakan pengadaan jalan secara maksimal sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut.

Dapat disimpulkan bahwa ketiga unsur yang menurut teori Lawrence M. Friedman merupakan bagian penting dalam keberhasilan penegakan hukum masih belum terlaksana dengan baik, khususnya terkait dengan kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan. Hal tersebut kemudian berimbas pada implementasi sanksi yang tidak dapat dilaksanakan secara maksimal. Pada hakikatnya dalam penegakan hukum terkandung supremasi nilai substansial, yakni nilai keadilan. Dalam peraturan perundang-undangan ini, nilai keadilan memiliki peranan terpenting, dengan kata lain, kaidah-kaidah hukum yang berlaku harus memiliki nilai keadilan di dalamnya,

jadi kaidah hukum yang berlaku tidak hanya didasarkan pada keabsahan kaidah tersebut.

Jika dikaitkan dengan teori penegakan hukum oleh Soerjono Soekanto, dimana menurutnya proses penegakan hukum dipengaruhi oleh lima faktor, yakni:⁴⁰

1. Hukumnya sendiri, dalam hal ini terbatas pada Undang-Undang. Syarat utama yang harus dimiliki suatu hukum atau peraturan perundang-undangan ialah kejelasan, sinkron secara horizontal dan vertikal, jelas makna dan arti ketentuannya, dan tidak ada kekosongan hukum karena tidak ada aturan pelaksanaannya. Hal tersebut diperlukan agar interpretasi dari petugas hukum dapat dikurangi.
2. Penegak hukum, secara sosiologis, terdapat perbedaan antara pelaksana hukum dan hukum itu sendiri. Pelaksana hukum merupakan bentuk nyata dari proses bekerjanya hukum termasuk bekerjanya pengadilan. Sedangkan hukum atau peraturan perundang-undangan dan berbagai azas-azas hukum di dalamnya merupakan suatu hal yang abstrak.
3. Sarana dan fasilitas, sarana dan fasilitas yang baik juga diperlukan dalam penegakan hukum lalu lintas. Misalnya dalam lalu lintas seperti kelayakan kondisi jalan, rambu lalu lintas, dan pelengkap-pelengkap jalan yang lain.
4. Masyarakat, penegakan hukum juga dipengaruhi oleh masyarakat itu sendiri. Suatu hukum dapat

⁴⁰ Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, (Jakarta: BPHN & Binacipta, 1983), 15.

dikatakan telah berjalan dengan baik apabila kesadaran hukum yang terdapat di dalam masyarakat juga berjalan dengan baik.

5. Kebudayaan, yakni karsa manusia yang kemudian menghasilkan karya, cipta, dan rasa di dalam pergaulan hidup. Faktor masyarakat dan kebudayaan ini memegang peranan sangat penting, hal ini berkaitan dengan taraf kesadaran hukum dan kepatuhan hukum masyarakat. Kesadaran hukum merupakan suatu proses yang mencakup unsur pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum.

Teori Soerjono Soekanto ini dipakai dikarenakan teori ini mudah dipahami serta terdapat unsur-unsur yang memberikan pengaruh penting dalam penagakan hukum yang akan berpengaruh pula terhadap efektivitas hukum, yakni masyarakat dan kebudayaan yang memiliki keterkaitan serta tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Secara garis besarnya masyarakat tidak mengetahui bahwa dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan yang tidak diberi rambu-rambu atau tanda kerusakan jalan.

Oleh karena ketidaktahuan masyarakat tersebutlah yang mengakibatkan implementasi sanksi pidana pada Pasal 273 menjadi tidak maksimal. Masyarakat yang tidak mengetahui adanya perlindungan hukum bagi mereka, akhirnya menjadi diam saja saat terjadi kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan jalan. Masyarakat tidak melaporkan kejadian tersebut pada kepolisian serta

tidak menuntut penyelenggara jalan yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut berimbas pada sanksi pidana yang tidak dapat terimplementasi dengan baik karena tidak adanya laporan dan tuntutan dari masyarakat.

Adapun upaya hukum yang dapat dilakukan oleh korban untuk meminta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan ialah sebagai berikut:

1. Melaporkan kasus kecelakaan.

Korban selaku pengguna jalan yang merasa dirugikan dari kerusakan jalan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas harus bergegas membuat pengaduan kepada pihak yang berwajib khususnya Satuan Lalu Lintas Kepolisian.

2. Mengumpulkan bukti.

Korban selaku pengguna jalan yang merasa dirugikan akibat kerusakan jalan dapat mengumpulkan seluruh bukti yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas akibat kerusakan jalan, termasuk foto lokasi kejadian kecelakaan, foto kerusakan kendaraan, dokumen medis (jika ada) dan informasi kontak dari saksi-saksi yang melihat terjadinya kasus kecelakaan tersebut. Bukti-bukti dapat berguna bagi korban untuk proses hukum selanjutnya.

3. Menghubungi asuransi.

Jika korban memiliki asuransi kendaraannya sendiri atau jika terlibat dalam tabrakan dengan kendaraan lain yang diasuransikan, perlu untuk menghubungi pihak asuransi untuk melaporkan klaim atas kerugian dan cedera yang dialami korban akibat kecelakaan lalu lintas tersebut.

4. Mencari bantuan hukum.

Korban selaku pengguna jalan yang merasa dirugikan akibat kerusakan jalan harus bisa mencari bantuan hukum dari ahli hukum atau advokat spesialis yang biasa menangani kasus-kasus kecelakaan lalu lintas. Para ahli hukum tersebut akan membantu menyusun klaim ganti rugi yang kuat dan dapat memastikan hak-hak korban bisa dilindungi secara hukum. Penting bagi korban kecelakaan lalu lintas untuk mencari bantuan hukum dari ahli hukum dan agar dapat memahami hak-hak korban dalam menuntut pertanggungjawaban pidana.

5. Menuntut pertanggungjawaban.

Korban selaku pengguna jalan yang merasa dirugikan akibat kerusakan jalan dapat menuntut pertanggungjawaban pidana ataupun perdata kepada pihak penyelenggara jalan. selain itu, korban juga dapat mengajukan tuntutan hukum kepada pihak yang berkewajiban berlandaskan kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Proses ini bisa melibatkan proses negosiasi dengan pihak lawan atau dapat melalui proses pengadilan jika tidak ada kata kesepakatan yang tercapai.

6. Mengikuti proses hukum yang berlaku.

Korban selaku pengguna jalan yang merasa dirugikan akibat kerusakan jalan harus siap mengikuti proses hukum yang mungkin memakan waktu yang cukup lama dan mengharuskan korban memberikan keterangan, bukti-bukti serta bekerja sama dengan

penyidik atau pengacara dalam upaya untuk mendapatkan pertanggungjawaban yang adil.⁴¹

⁴¹ Muhammad Farhan Syahputra, “Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Penyelenggara Jalan Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Labuhanbatu Provinsi Sumatera Utara”, *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Bidang Hukum Pidana*, Vol.7, No.4, 2023, 492-499.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis mengenai pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan serta implementasi sanksi pidana pada kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi tanggung jawab penyelenggara jalan. Hal tersebut karena pada prinsipnya, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan tanggung jawab negara, yang mana kemudian dalam hal ini didelegasikan pada instansi-instansi tertentu. Mengenai pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan khususnya yang bertanggungjawab di bidang jalan ialah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) dan pada lingkup Provinsi, Kabupaten/Kota adalah Dinas Pekerjaan Umum. Oleh karena penyelenggara jalan yang dimaksud termasuk dalam subyek hukum yakni badan hukum publik, maka penyelenggara jalan harus bertanggung jawab atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak sesuai pada Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun hak-hak yang dapat diterima dari korban kecelakaan lalu lintas ialah, pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas

dan/atau pemerintah, ganti kerugian dari pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan santunan kecelakaan lalu lintas dari pihak asuransi.

2. Implementasi sanksi pidana yang ada pada Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih belum terlaksana dengan baik di wilayah hukum Polda Jawa Tengah. Hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa hal, seperti masyarakat tidak mengetahui hukum yang mengatur mengenai jalan dan lalu lintas, adanya anggapan bahwa kecelakaan tunggal merupakan kecelakaan akibat kelalaian pengemudi, kecelakaan lalu lintas karena jalan rusak banyaknya merupakan kecelakaan ringan, sulitnya pembuktian untuk kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, dan ketidakjelasan terkait penanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak. Faktor-faktor tersebutlah yang mengakibatkan sanksi pidana pada Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih belum bisa dilaksanakan dengan baik.

B. Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh, adapun saran yang dapat penulis berikan ialah sebagai berikut:

1. Hendaknya masyarakat lebih melek terhadap hukum agar masyarakat dapat memahami bahwa mereka memiliki hak untuk menuntut penyelenggara jalan yang membiarkan kerusakan jalan yang kemudian dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
2. Hendaknya penyelenggara jalan lebih aktif dalam melakukan peninjauan terhadap jalan, sehingga jalan yang rusak dapat diketahui lebih awal dan dapat segera

diperbaiki guna meminimalisir kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak.

3. Hendaknya kepolisian sebagai salah satu komponen penegak hukum lebih memaksimalkan penyidikan dan penyelidikan pada kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, sehingga kecelakaan akibat jalan rusak tersebut dapat diajukan sampai ke pengadilan dan korban dapat menerima pertanggungjawaban.
4. Hendaknya pemerintah melakukan peninjauan kembali terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya terkait dengan istilah penyelenggara jalan yang terdapat dalam Undang-Undang tersebut. Hal tersebut hendaknya dilakukan agar tidak terjadi kebingungan pada masyarakat saat hendak menuntut pertanggungjawaban atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang mereka alami.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abidin, Andi Zainal. *Hukum Pidana I*. Jakarta: Sinar Grafika, 2007.
- Ali, Mahrus. *Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2012.
- Amrani, Hanafi dan Ali, Mahrus. *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2015.
- Arief, Barda Nawawi. *Masalah Pemidanaan Sehubungan Delik-Delik Khusus Dalam Masyarakat Modern*. Bandung: Bina Cipta, 1982.
- Ashshofa, Burhan. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, 1996.
- Asikin, Zainal. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo, 2012.
- Chandra, Tofik Yanuar. *Hukum Pidana*. Jakarta: PT Sangir Multi Usaha, 2022.
- Chazawi, Adami. *Pelajaran Hukum Pidana*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. *Kondisi Jalan Nasional 2020 Semester II*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga, 2020.

Direktorat Jenderal Bina Marga. *Kondisi Jalan Nasional 2021 Semester I*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga, 2020.

Djojodirdjo, Moegni. *Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita, 1979.

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah. *Laporan Akhir: Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2023-2028*. Semarang: Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah, 2022.

Fuadi, Munir. *Teori Negara Hukum Modern*. Bandung: Refika Aditama, 2009.

Hamzah, Andi. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2004.

Harahap, M. Yahya. *Beberapa Tinjauan tentang Permasalahan Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997.

Huda, Chairul. *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Tanpa Kesalahan*. Jakarta: Kencana, 2006.

Lamintang. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997.

- Luqman, Loebby. *Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*. Jakarta: FH-Universitas Pancasila, 1991.
- Maramis, Frans. *Hukum-Hukum Pidana Umum dan Tertulis di Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012.
- Marpaun, Leden. *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2005.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana, 2006).
- Moeljanto. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Renika Cipta, 2008.
- Muhaimin. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press, 2020.
- Muladi dan Priyanto, Djiwa. *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*. Bandung: Sekolah Tinggi Hukum, 1991.
- Nawir, Daud. *Manajemen Lalu Lintas*. Malang: Literasi Nusantara, 2020.
- Poernomo, Bambang. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985.
- Rusianto, Agus. *Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Prenadamedia Group, 2016.

- Saebani, Beni Ahmad. *Metode Penelitian Hukum Pendekatan Yuridis Normatif*. Bandung: CV Pustaka Setia, 2023.
- Saleh, Roeslan. *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana; Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*. Jakarta: Aksara Baru, 1983.
- Schaffmeister, et al. *Hukum Pidana*. Yogyakarta: Liberty, 1995).
- Soekanto, Soerjano. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, 1986a.
- Soekanto, Soerjono. *Inventarisasi dan Analisa Terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*. Jakarta: Rajawali Pers, 1984b.
- Solikin, Nur. *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*. Pasuruan: CV Penerbit Qiara Media, 2021.
- Sudarto. *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, 1986a.
- Sudarto. *Hukum Pidana I*. Semarang: FH UNDIP, 1998b.
- Sulaiman, Imam Abu Daud. *Terjemah Sunan Abu Daud*, terj. Bey Arifin, dkk. Semarang: CV. Asy Syifa', 1992.
- Suratman dan Dillah, Philips. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Alfabeta, 2015.

T.M, Suprpto dan Wadjiono. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995.

Tim Penyusun Fakultas Syariah dan Hukum UIN Walisongo Semarang. *Pedoman Penulisan Skripsi Program Sarjana*. Semarang: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Walisongo Semarang, 2019.

Tongat. *Dasar-Dasar Hukum Pidana dalam Perspektif Pembaruan*. Malang: UMM Press, 2008.

Wahyuni, Fitri. *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*. Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama, 2017.

World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2023. Geneva: World Health Organization, 2023.

Jurnal dan Skripsi

Aju, Lindrawati R, et al. “Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, *Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya*, 2019.

Ardiansah, Muhammad. “Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Sehingga Menyebabkan Keelakaan Lalu Lintas”, *Skripsi Universitas Muhammadiyah, Palembang*, 2019.

- Artajaya, I Wayan Eka. “Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”, *Skripsi Universitas Atma Jaya, Yogyakarta*, 2019.
- Daulay, Maraindo. “Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Korban yang Mengalami Luka Berat di Wilayah Hukum Polsek Medan Timur”, *Jurnal Hukum dan Kemasyarakatan Al-Hikmah*, Vol.4, No.1, 2023.
- Enggarsasi, Umi. “Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas”, *Jurnal Perspektif*, Vol.22, No.3, 2017, 238-247.
- Faniyah, Iyah dan Alexander, Dicky. “Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jalan yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Karena Kelalaian Penyelenggara Jalan”, *Jurnal Ekasakti Legal Sciene Journal*, Vol.1, No.3, 2024.
- Hanafi. “Reformasi Sistem Pertanggungjawaban Pidana”, *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, Vol.6, No. 11. 1999.
- Helpy, Shine Azizah dan Siahaan, Dewi Zefanya. ”Analisis Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Tanjung Pinang Kepulauan Riau”, *Jurnal Pendidikan, Sosial dan Humaniora*, Vol.2, No.3, 2022.

- Indriastuti, Amelia K, et al. “Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan pada Ruas Ahmad Yani Surabaya”, *Jurnal Rekayasa Sipil*, Vol.5, No.1, 2011.
- Istia, Hanoch Adi Anggono Joshua. “Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”, *Skripsi Universitas Jember*, Jember, 2021.
- Kama, Anis Zakaria. “Hakikat Akuntabilitas Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan”, *Disertasi Program Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Muslim Indonesia*, Makasar, 2012.
- Kusmalia, Mayola Putri. “Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan Yang Disebabkan Oleh Jalan Rusak”, *Skripsi Universitas Lampung*, Lampung, 2019.
- Laia, B.A.S Faomasi Jaya, et al. “Pertanggungjawaban Pidana Pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian Atas Dampak Kerusakan Jalan (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Rembang Nomor 129/Pid.Sus/2019/PN.Rbg)”, *Iuris Studia: Jurnal Kajian Hukum*, Vol.2, No.3, 2021.
- Meirinda, Devi Eka, et al. “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Karyawan Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam Sumber Rejeki Blora”, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, Vol. 5, No. 3, 2017.

- Nugroho, Budi. “Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Studi di Kabupaten Sampang”, *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Vol.26, No.15, 2020.
- Pranata, Lucky. “Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan (Kajian UU No. 22 Tahun 2009 Tntang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)”, *Skripsi Universitas Muhammadiyah Palembang Palembang*, 2017.
- Rachma, Diah Ayu dan Triwibowo, Aditya Mochamad. “Penerapan Prinsip Strict Liability Dalam Penegakan Hukum Lingkungan di Indonesia Kajian Putusan Nomor 50/PDT/2014/PT.BNA jo. Nomor 12/PDT.G/2012/PN.MBO”, *Jurnal Yudisial*, Vol.16, No.1, 2023.
- Raharja, Dewa Arya Lanang. “Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana”, *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Vol.6, No.1, 2017.
- Royani, Ferawati . “Impelementasi Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya”, *Jurnal Hukum Sehasen*, Vol.2, No.2, 2017.
- Samsuadi, et al. “Penerapan Sanksi Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal di Jalan Raya: Studi Kasus di Kepolisian Resor Maros”, *Journal of Lex Generalis (JLS)*, Vol.3, No.12, 2022.

Siagian, Ade Onny dan Utama, Andrew Shandy. “Penerapan Asas Hukum Dalam Pembuatan Peraturan Perundang-Undangan yang Berkeadilan dan Partisipatif”, *Jurnal TIN: Terapan Informatika Nusantara*, Vol.2, No.2, 2021.

Sujanto, Supradian dan Mulyono, Agus Taufik. “Inspeksi Keselamatan Jalan di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta”, *Jurnal Transportasi*, Vol.10, No. 1, 2010.

Suud, Aghia Khumaesi. “Analisis Penerapan Konsep Pertanggungjawaban Mutlak (*Strict Liability*) Dalam Kasus Korupsi”, *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, Vol.52, No.2, 2023.

Wiwi, et al. “Tinjauan Hukum Terhadap Pelaku pelanggaran Kelaikan Kendaraan Angkutan Barang di Kota Balikpapan Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Linntas dan Angkutan Jalan”, *Jurnal Lex Suprema*, Vol.2, No.11, 2022.

Wulandari, Nurul, et al. “Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Penyelenggara Jalan Provinsi Kalimantan Timur Atas Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Disebabkan Oleh Jalan Provinsi Yang Rusak di Kabupaten Penajam Paser Utara”, *Jurnal Lex Suprema*, Vol. 2, No. 1, 2020.

Al-Quran dan Peraturan Perundang-Undangan

Al-Quran Surah Al-Muddatsir ayat 38.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Laik Fungsi Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

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

Internet

Fadli, Riyan “Hati-Hati Lewat Jalan Pantura Banyak Lubang Menganga, Sudah Banyak Korban Kecelakaan, Kasatlantas Polres batang Minta Segera Diperbaiki”, <https://radarmagelang.jawapos.com/i>, 18 November 2024.

Redaksi Halo Semarang, “Kapolres Grobogan Sebut Jalan Rusak Jadi Penyebab Angka Kecelakaan Tinggi”, <https://halosemarang.id/>, 22 Oktober 2024.

Redaksi Lingkar, “Jalan Rusak Tingkatkan Potensi Terjadinya Laka Lantas”, <https://lingkar.co/>, 22 Oktober 2024.

Narasumber Wawancara

Wicaksono, Arif P. Wawancara. Semarang, 11 November 2024.

Riswanto. Wawancara. Semarang, 11 November 2024.

Trismi. Wawancara. Semarang, 13 November 2024.

Anzasfani, Deddy. Wawancara. Semarang, 13 November 2024.

LAMPIRAN

1. Wawancara dengan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah.



2. Wawancara dengan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah.



3. Surat keterangan telah menyelesaikan penelitian/wawancara di Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Jawa Tengah.

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH JAWA TENGAH
DIREKTORAT LALU LINTAS



SURAT KETERANGAN
Nomor: Sket/199 /XII/YAN 2.4./2024

Yang bertanda tangan di bawah ini:

1. Nama : Christopher Adhikara Lebang, S.I.K., S.H., M.Si.;
2. Nrp : 85121727;
3. Pangkat : Ajun Komisaris Besar Polisi;
4. Jabatan : Kasubditgakkum Ditlantas Polda Jateng.

Dengan ini menerangkan bahwa:

1. Nama : Fadilla Amarani Shola;
2. Umur : 21 tahun;
3. Pekerjaan : Mahasiswa UIN Walisongo Semarang dengan Nomor Induk Mahasiswa 2102056018;
4. Alamat rumah : Kaloran, Gemolong, Sragen;
5. No HP : 085879407165.

Berdasarkan surat dari Dekan UIN Walisongo Semarang Nomor: B-7055/Un.10.1/K/PP.00.09/10/2024 tanggal 29 Oktober 2024 perihal permohonan ijin penelitian, mahasiswa dengan identitas tersebut di atas telah melakukan penelitian di Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng pada tanggal 11 s.d 15 November 2024 dengan judul Pertanggungjawaban Pidana Atas Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam melakukan penelitian tersebut yang bersangkutan melaksanakan dengan baik dan tertib serta objek penelitian dapat dipahami dan dimengerti.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana semestinya.

Semarang, 6 Desember 2024



4. Surat Keterangan telah menyelesaikan penelitian/wawancara di Dinas Pekerjaan Umum

Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah



PEMERINTAH PROVINSI JAWA TENGAH
DINAS PEKERJAAN UMUM BINA MARGA DAN
CIPTA KARYA

Jalan Madukoro Blok AA-BB Semarang Kode Pos 50144 Telepon 024-7605368
 Faksimile 024-7615181 Laman <http://dpuinmancipta.jatengprov.go.id>
 Surat Elektronik: dpuinmancipta@jatengprov.go.id

SURAT KETERANGAN
 Nomor : 400.14.5.4/ 8986

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama	: ALI HUDA, ST, MT
NIP	: 19740221 199903 1 006
Pangkat/Gol. Ruang	: Pembina Tingkat I (IV/b)
Jabatan	: Sekretaris
Satuan Organisasi	: Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah

Dengan ini menerangkan dengan sesungguhnya bahwa :

Nama Mahasiswa	: Fadilla Amarani Shola
NIM	: 1202056018
Program Studi	: S1- Syariah dan Hukum
Perguruan Tinggi	: Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang

Telah melaksanakan penelitian dan wawancara pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah, **Bidang Rancang Bangun dan Pengawasan**, terhitung mulai Tanggal 5 November 2024 sampai dengan tanggal 6 Desember 2024.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Semarang, 10 Desember 2024

an. KEPALA DPU BINA MARGA DAN CIPTA KARYA
 PROVINSI JAWA TENGAH
 Sekretaris



ALI HUDA, ST, MT
 Pembina Tingkat I
 NIP. 19740221 199903 1 006

Dipindai dengan
 CamScanner

5. Daftar pertanyaan wawancara kepada Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Jawa Tengah.

- 1) Bagaimana prosedur penanganan kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng?
- 2) Apa peran Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng dalam menangani kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?
- 3) Kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak mayoritas terjadi di daerah mana?
- 4) Apakah terdapat kasus kecelakaan lalu lintas yang sampai ke pengadilan?
- 5) Jika iya, bagaimana Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng melakukan pendampingan terhadap korban dan bagaimana proses untuk pengajuan kasus tersebut sampai ke pengadilan?
- 6) Jika tidak, apa faktor yang menghambat kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak tidak sampai ke pengadilan?
- 7) Bagaimana respon masyarakat atau korban terkait dengan kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?
- 8) Apakah terdapat korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang pernah meminta atau menuntut ganti rugi?

- 9) Siapakah yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?
- 10) Apakah terdapat kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang diselesaikan secara mediasi (*Restorative Justice*) antara korban dengan pihak yang bertanggungjawab?
- 11) Jika ada, bagaimana proses mediasi tersebut berjalan?
- 12) Bagaimana upaya yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng untuk meminimalisir kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?
- 13) Apa faktor yang menghambat Direktorat Lalu Lintas Polda Jateng dalam upayanya meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?
- 14) Apakah sanksi pidana dalam Pasal 273 pernah diterapkan?
- 15) Apa yang menjadi faktor yang mengakibatkan sanksi pidana dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak dapat dijalankan secara maksimal?

6. Daftar pertanyaan wawancara pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah.

- 1) Apakah Dinas PU Bina Marga Jateng melakukan uji kelaikan jalan secara berkala?
- 2) Berapa jangka waktu paling lama dalam melaksanakan uji kelaikan jalan yang dilakukan oleh Dinas PU Bina Marga Jateng?
- 3) Terkait dengan adanya jalan yang mengalami kerusakan, apakah Dinas PU Bina Marga akan secara segera melakukan perbaikan atau memasang rambu jalan rusak?
- 4) Dinas PU Bina Marga bertanggungjawab terhadap jalan apa?
- 5) Bagaimana respon atau sikap yang diambil oleh Dinas PU Bina Marga terhadap kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak?
- 6) Bagaimana bentuk tanggungjawab Dinas PU Bina Marga atas kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?
- 7) Sejauh ini apakah Dinas PU Bina Marga pernah dituntut atas terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?

- 8) Jika iya, bagaimana pertanggungjawaban yang diberikan pihak Dinas PU Bina Marga terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?
- 9) Bagaimana upaya yang dilakukan oleh Dinas PU Bina Marga dalam meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?
- 10) Apa kendala yang dialami oleh Dinas PU Bina Marga dalam upayanya meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak?

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Identitas Diri

Nama : Fadilla Amarani Shola
 NIM : 2102056018
 Tempat, tanggal lahir : Sragen, 29 November 2003
 Alamat : Kaloran, Gemolong, Sragen.
 Nomor HP : 085879407165
 E-mail : fadillaamarani@gmail.com

B. Riwayat Pendidikan

1. Tahun 2021-Sekarang UIN Walisongo Semarang.
2. Tahun 2018-2021 SMA Muhammadiyah 2 Gemolong.
3. Tahun 2015-2018 SMP Muhammadiyah 9 Gemolong.
4. Tahun 2009-2015 SD N Kaloran 1.

C. Pengalaman Kerja dan Magang.

1. Pengadilan Negeri Batang.
2. Pengadilan Agama Kelas II Batang.
3. Kejaksaan Negeri Batang.
4. Kantor Advokat dan Konsultan Hukum “Sutrisno dan Rekan”.