

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Semakin berkembangnya zaman, semakin banyak pula alat transportasi yang diperlukan untuk pemenuhan kebutuhan. Lalu lintas merupakan salah satu sarana masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang dilaksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Perkembangan teknologi transportasi tidak melambat melainkan semakin cepat, sebagian karena semakin banyak metode, rute, dan manfaat yang ditambahkan. Namun, peningkatan pilihan transportasi tidak sesuai dengan kondisi jalan yang baik, peningkatan kesadaran masyarakat akan keadaan hukum tentang mengemudi, atau ketidakefektifan undang-undang terkait.

Menurut Achmad Ali¹ untuk menentukan efektif tidaknya suatu undang-undang, terlebih dahulu harus bisa menilai apakah aturan hukum itu ditegakkan atau tidak. Lebih lanjut Achmad Ali menyatakan bahwa secara umum faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas suatu undang-undang adalah pelaksanaan peran, wewenang, dan tanggung jawab pegawai negeri secara profesional dan ideal, baik dalam pelaksanaan tugasnya maupun dalam pelaksanaan undang-undang tersebut. Soerjono Soekanto menerangkan bahwa salah satu faktor terciptanya efektivitas

¹ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan Vol.1*, (Jakarta: Kencana, 2010), hlm 375.

hukum adalah masyarakat itu sendiri.² Dengan demikian masyarakat harus mematuhi segala peraturan hukum dalam lalu lintas.

Namun, tampaknya masyarakat saat ini tidak mematuhi aturan tersebut. Banyaknya kecelakaan yang terjadi di jalan raya, baik yang menimbulkan korban jiwa maupun hanya luka ringan, dapat dipengaruhi oleh persatuan kondektur. Menurut Soerjono Soekanto, salah satu faktor yang mendukung efektifitas sistem hukum adalah masyarakat setempat. Isu utama, menurut Polri, adalah kecelakaan lalu lintas. Ada lebih banyak korban kecelakaan lalu lintas daripada serangan teroris.

Kepala Korps lalu lintas, Inspektur Jenderal Royke Lumowa, memaparkan jumlah korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 28.000-30.000 jiwa per tahun.³ Lebih lanjut dia menambahkan, kecelakaan lalu lintas di Indonesia merupakan masalah besar. Ini memiliki posisi 2 dan 3 di ASEAN. 3 Banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi dapat dicegah jika pengguna jalan dapat berperilaku bertanggung jawab, disiplin, dan hormat. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang mengatur bagaimana penggunaan jalan.

² Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2008), hlm 8.

³ Wakos Reza Gautama, *Sedih Sekaligus Geram! Kisah Di Balik Foto Driver Ojol Bereskan Dagangan Berantakan di Pinggir Jalan*, (Online), di unggah Jumat, 19 Januari 2018, Tribun Lampung.co.id. (<https://lampung.tribunnews.com/2018/01/19/sedih-sekaligus-geram-kisah-di-balik-foto-driver-ojol-bereskan-dagangan-berantakan-di-pinggir-jalan?page=2>, di akses pada Jumat, 4 Februari 2022).

Salah satu wilayah di Jawa Tengah yaitu Kabupaten Temanggung, Bentuk wilayah Kabupaten Temanggung secara makro merupakan cekungan atau depresi, artinya rendah di bagian tengah sedangkan sekelilingnya berbentuk pegunungan, bukit, atau gunung. Wilayah Kabupaten Temanggung sebagian besar merupakan dataran dengan ketinggian antara 500 – 1450 m di atas permukaan air laut. Kabupaten Temanggung terletak pada posisi 110° 23' - 110° 46'30'' Bujur Timur dan 7° 14' – 7° 32'35'' Lintang Selatan. Kabupaten Temanggung memiliki batas wilayah sebagai berikut: Sebelah utara berbatasan dengan Kab. Kendal dan Kab. Semarang, Sebelah selatan berbatasan dengan Kab. Magelang, Sebelah barat berbatasan dengan Kab. Wonosobo, Sebelah timur dengan Kab. Semarang dan Kab. Magelang.

Bentuk geografis kabupaten temanggung yaitu pegunungan, bukit, atau gunung yang memiliki panjang jalan 1.424,276 KM pada tahun 2021 dengan rincian kondisi jalan sebagai berikut:⁴

Tabel 1.1 Kondisi jalan diwilayah Kabupaten Temanggung

No	Keterangan Jalan	Panjang
1	Panjang Jalan Kabupaten dalam Kondisi Baik (Km)	580,790
2	Panjang Jalan Kabupaten Keseluruhan (Km)	650,476
3	Persentase panjang Jalan Kabupaten dalam Kondisi Baik (%)	89.25
4	Panjang Jalan Kabupaten dalam Kondisi Sedang (Km)	140,014

⁴ Data diperoleh dari web Resmi Kabupaten Temanggung, (online), Open data Kabupaten Temanggung, (https://data.temanggungkab.go.id/th/dataset/data_jalan_kabupaten_1608/resource/af1fb87b-b13b-489e-be83-4ca645ba8082, di akses pada 27 Juli 2022).

Kondisi jalan tentu menjadi faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas, berdasarkan data yang didapatkan dari Polres Temanggung sejak tahun 2020 hingga pertengahan tahun 2022 selalu mengalami fluktuatif. Secara terperinci data kecelakaan diwilayah kabupaten temanggung adalah sebagai berikut:

Tabel. 1.2 Data kecelakaan dan korban atas kecelakaan lalu lintas diwilayah hukum Kabupaten Temanggung

No	Keterangan	2020	2021	2022 (Jan-Juni)
1	Jumlah Kecelakaan	232	163	200
2	Jumlah Korban	303	247	255
3	Luka Ringan	265	193	232
4	Luka Berat	0	5	1
5	Meninggal Dunia	38	39	22

Padahal, jika pengguna jalan mengikuti pedoman yang diuraikan dalam paragraf pertama tentang hukum dan ketertiban dan bagian keempat dari peraturan lalu lintas, beberapa kecelakaan lalu lintas yang diakibatkannya dapat dihindari.⁵ Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106, menyebutkan bahwa:⁶ Tertib dan/atau mencegah terjadinya hal-hal yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas dan angkutan niaga atau merusak trayek.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Ketentuan Pasal 106, berbunyi:

⁵ Iwan Bogiyanto, “Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Kasus Kelalaian Pengemudi Yang menimbulkan Kecelakaan Di Jalan Raya; Tinjauan Yuridis UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” (Surabaya: *Skripsi UPN VETERAN*, 2011), hlm 2.

⁶ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

- 1 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- 2 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
- 3 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
- 4 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b Marka Jalan;
 - c Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d d. Gerakan Lau Lintas;
 - e Berhenti dan Parkir;
 - f Peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g Kecepatan maksimal atau minimum; dan/atau
 - h Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Tindakan ini juga terkenal karena jahat dan ceroboh. Dalam sebagian besar perumusan tindak pidana, unsur jahat atau yang dikenal dengan *opzet* merupakan salah satu komponen yang paling krusial. Berkaitan dengan unsur kesengajaan ini, jika dalam perumusan suatu tindak pidana terdapat suatu perbuatan kesengajaan yang biasa disebut dengan perbuatan *opzettelijk*, maka unsur kesengajaan ini didahulukan dari segala unsur yang lain dan harus dibuktikan.⁷

Selain komponen kesengajaan sebelumnya, ada juga yang dikenal sebagai komponen kelalaian, kelalaian, atau rasa bersalah. Istilah "kesadaran kelalaian" dan "bewuste schuld" digunakan secara bergantian dalam doktrin hak pidana. Sedangkan pada unsur ini, persoalan yang paling krusial adalah apakah pelaku menyadari akibat dari perbuatannya atau tidak. Unsur terpenting dalam *culpa* (kelalaian) adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat

⁷ PAF. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya, 2011), hlm 594.

membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh Undang-Undang⁸.

Karena pembunuhan dalam konteks hukum pidana positif diklasifikasikan oleh penulis sebagai pembunuhan yang disengaja, pembunuhan dengan senjata, dan pembunuhan yang tidak bijaksana atau tidak bijaksana, jumlah korban tewas dalam kecelakaan telah diklasifikasikan sebagai pembunuhan yang tidak bijaksana atau tidak bijaksana. Sebagaimana dinyatakan di atas, tindak pidana adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang tidak bermaksud untuk melakukan kejahatan tersebut. Ini termasuk kelalaian dengan tujuan membunuh atau kelalaian itu sendiri. Namun akibat kelalaiannya, orang lain menjadi korban. Oleh karena itu, pengemudi tidak termasuk dalam kategori lalai.

Sejak adanya Undang-Undang tersebut kebanyakan pelaku yang diakibatkan kelalaian pengemudi tidak lagi dikenakan pasal 359 KUHP yang berbunyi:⁹ “Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan orang mati, dihukum dengan hukuman penjara selama-selamanya 5 (lima) tahun” Melainkan dikenakan pasal 310 dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi:¹⁰

Pasal 1

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang

⁸ Budi Hendrawan, “Hubungan Antara Kesengajaan Terhadap Pertanggungjawaban Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Seseorang”, *USU Law Journal*, III, 1 (April 2015), hlm 58.

⁹ Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Pasal 359 tentang kelalaian

¹⁰ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).”

Pasal 2

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah).”

Pasal 3

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud pada pasal 229 ayat, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).”

Pasal 4

“Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000, 00 (dua belas juta rupiah)”

Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 310 dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya tertera sangat jelas sebagaimana yang diatur dalam pasal tersebut di atas. Selain sanksi pidana yang akan diberikan, bahwa terdapat penegasan dalam Pasal 235 ayat (1) yang mana dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia maka Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Meski undang-undang yang mengatur lalu lintas dan angkutan kendaraan sudah berlaku sejak beberapa waktu lalu, namun angka kecelakaan terus meningkat. Dengan banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas, setidaknya ini bisa menjadi contoh rendahnya kesadaran hukum para pengemudi kendaraan bermotor. Pasalnya, masih banyak masyarakat yang berkendara tidak tertib dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

Tuntutan adanya keadilan dalam peristiwa kecelakaan yang berakibat kematian tidak cukup dengan memberi hukuman bagi pelaku yang melakukan pelanggaran hukum, melainkan juga harus mengembalikan keseimbangan atau kerusakan yang ditimbulkan oleh terjadinya kecelakaan yang berakibat kematian. Kerusakan atau penderitaan yang dialami oleh korban sewajarnya dipulihkan melalui upaya-upaya yang meringankan beban penderitaan yang dialami oleh korban.

Secara hukum positif ketentuan tersebut dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mana untuk memulihkan kerusakan atau penderitaan yang dialami oleh korban, dimana ketentuan tersebut ahli waris dari korban berhak untuk menerima santunan, hal tersebut dapat dilihat dalam pasal 235 yang menyatakan sebagai berikut:

Pasal 235

- 1) Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
- 2) Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat

(1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Adanya santunan dari pelaku kepada korban merupakan upaya masyarakat untuk membantu beban penderitaan yang dialami korban. Upaya santunan yang dibebankan kepada korban sebetulnya merupakan bentuk pembebanan penderitaan yang dipikul oleh pelaku akibat perbuatan yang dilakukannya. Dalam teori pidana ini merupakan tujuan pidana pemulihan keseimbangan, yang nampaknya telah ada di masyarakat. Atas dasar tersebut kami mengambil judul “**Kajian Yuridis terhadap Santunan Korban Kecelakaan Lalu Lintas yang Berakibat Kematian di Wilayah Kabupaten Temanggung**”.

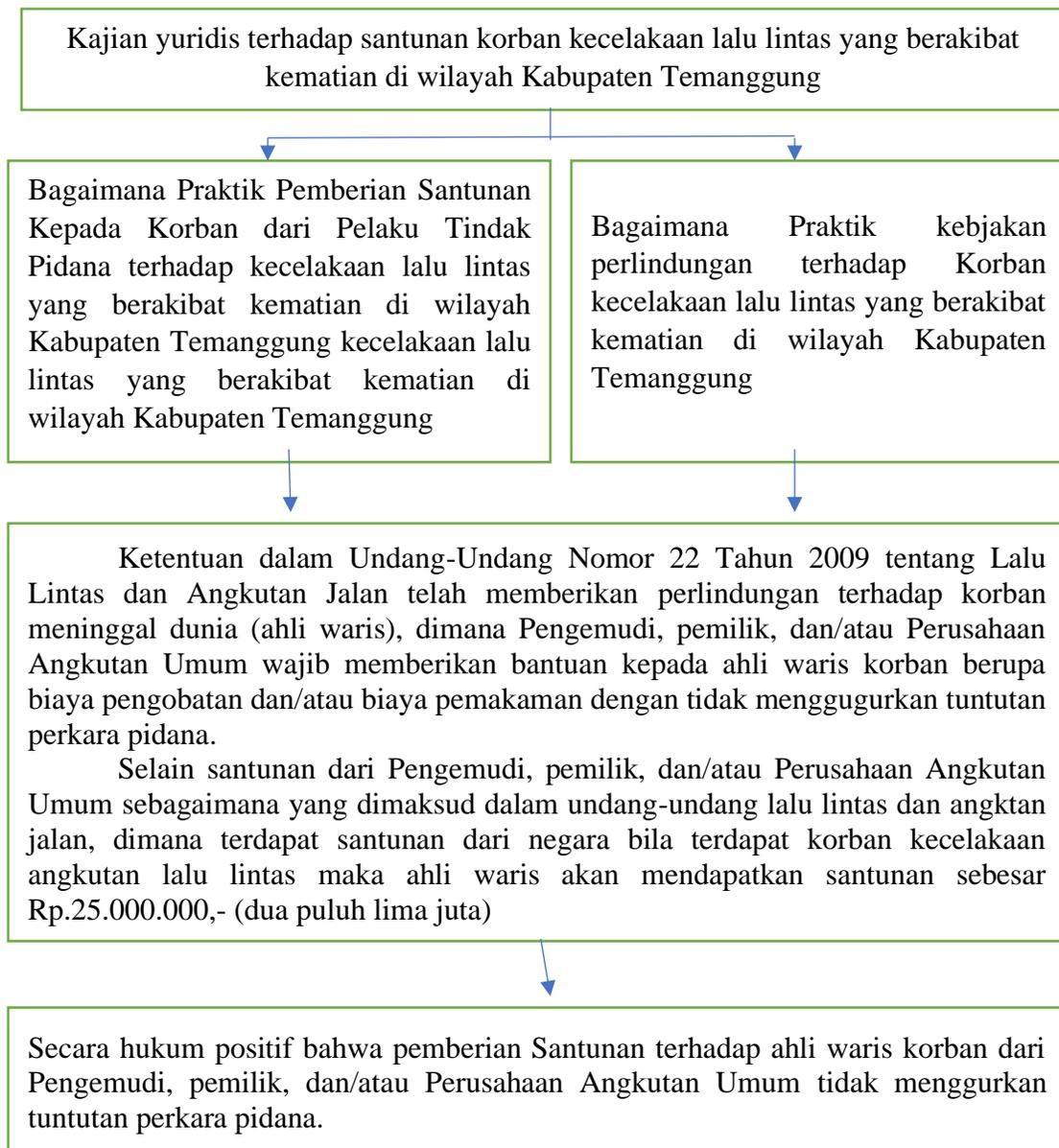
B. Rumusan Masalah

Memperhatikan dari latar belakang yang telah diuraikan maka menarik untuk dikaji secara akademis dan sistematis dengan fokus pembahasan pada:

1. Bagaimana Praktik Pemberian Santunan Kepada Korban dari Pelaku Tindak Pidana terhadap kecelakaan lalu lintas yang berakibat kematian di wilayah Kabupaten Temanggung?
2. Bagaimana Praktik kebijakan perlindungan terhadap Korban kecelakaan lalu lintas yang berakibat kematian di wilayah Kabupaten Temanggung?

C. Kerangka Pemikiran

Penyusunan skripsi dengan judul “Kajian yuridis terhadap santunan korban kecelakaan lalu lintas yang berakibat kematian di wilayah Kabupaten Temanggung” memiliki kerangka berfikir sebagai berikut:



D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- 1) Untuk mengetahui praktik Pemberian Santunan Kepada Korban dari Pelaku Tindak Pidana terhadap kecelakaan lalu lintas yang berakibat kematian.
- 2) Untuk mengetahui kebijakan perlindungan terhadap Korban kecelakaan lalu lintas yang berakibat kematian.

2. Manfaat penelitian

- 1) Secara Teoritis

Hasil dari penelitian ini akan menambah khazanah akademik dalam bidang kajian hukum lalu lintas kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas yang berakibat korban meninggal dunia untuk menambah referensi ilmiah bagi mahasiswa hukum.

- 2) Secara Praktis

- a. Bagi Masyarakat

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan baru bagi masyarakat sebagai bentuk kesadaran hukum terhadap kecelakaan lalu lintas yang berakibat korban meninggal dunia.

- b. Bagi Akademisi

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan wacana baru bagi akademisi.

- c. Bagi Peneliti

Dari hasil penelitian ini diharapkan memberikan pengetahuan dan wawasan baru mengenai hukum lalu lintas.

E. Sistematika

Guna memudahkan pembaca dalam menelaah skripsi yang disusun, maka dalam penyusunan skripsi ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

- BAB I : Bab pertama menguraikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematik
- BAB II : Bab kedua berisikan tentang tinjauan pustaka yang menguraikan tentang Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas, Pertanggung jawaban Pidana, dan Kesengajaan dan Kealpaan
- BAB III : Berisi bab metode yang berisikan uraian jenis/tipe Penelitian, spesifikasi penelitian, metode pengumpulan data serta metode analisis data
- BAB IV : Bab ke-4 merupakan bagian inti skripsi yang akan membahas terkait Praktik Pemberian Santunan Kepada Korban dari Pelaku Tindak Pidana terhadap kecelakaan lalu lintas yang berakibat kematian dan Praktik kebijakan perlindungan terhadap Korban kecelakaan lalu lintas yang berakibat kematian di wilayah Kabupaten Temanggung
- BAB V : Bab 5 berisikan penutup yang menguraikan kesimpulan dan penutup