



PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PEMILIK ANGKUTAN ATAU TRUK TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS YANG DIAKIBATKAN KETIDAKLAIKAN ANGKUTANNYA

Bagas Maulana Alfattah¹⁾

Andi Putra Sitorus²⁾

Fakultas Hukum Universitas Harapan Medan, Medan

email: bagasalfattah99@gmail.com

email: andi32232@gmail.com

Abstract

Traffic accidents are often caused by human factors and transportation inadequacies. Although there are regulations related to roadworthiness testing of motorized vehicles such as trucks, public awareness of the law and law enforcement is still not optimal. This results in unfit trucks continuing to operate and potentially causing accidents. This study aims to examine the legal regulation of traffic accidents due to unseaworthiness of transportation, criminal liability of transportation or truck owners for accidents, and solutions to overcome the increase in traffic accidents. The research method used is normative legal research with a descriptive approach. The findings of this research are two main regulations that regulate criminal acts of traffic accidents, namely the Criminal Code (KUHP) and Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation (UULLAJ). The criminal responsibility of the driver of a vehicle that causes death in a traffic accident in Article 359 of the Criminal Code is imprisonment for a maximum of five years or confinement for a maximum of one year, can also be given criminal sanctions as stipulated in Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation articles 310, 311 or 312. Solutions to reduce traffic accidents due to transportation unfitness include preventive measures, such as increasing public awareness, and repressive measures, such as law enforcement by law enforcement officials.

Keywords: Traffic Accidents; Criminal Liability; Transportation Negligence.

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas seringkali disebabkan oleh faktor manusia dan ketidaklaikan angkutan. Meskipun telah ada peraturan terkait uji kelaikan jalan kendaraan bermotor seperti truk, namun kesadaran masyarakat terhadap hukum dan penegakan hukum masih belum optimal. Hal ini mengakibatkan truk yang tidak laik tetap beroperasi dan berpotensi menyebabkan kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji terkait pengaturan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan angkutan, pertanggungjawaban pidana pemilik angkutan atau truk terhadap kecelakaan, serta solusi untuk mengatasi peningkatan kecelakaan lalu lintas. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan deskriptif. Temuan penelitian ini dua peraturan utama yang mengatur tindak pidana kecelakaan lalu lintas, yakni Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 359 KUHP adalah pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun, dapat juga

diberikan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 310, 311 ataupun 312. Solusi untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan angkutan meliputi tindakan preventif, seperti meningkatkan kesadaran masyarakat, dan tindakan represif, seperti penegakan hukum oleh aparat penegak hukum.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas; Pertanggungjawaban Pidana; Ketidaklaikan Angkutan.

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Sistem transportasi merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat, yang terus berkembang baik dari segi kuantitas maupun kualitas. (Fadilah & Sulistyanta, 2020a). Transportasi adalah elemen penting dari ekonomi karena menyangkut distribusi objek layanan dan pekerjaan serta merupakan jantung dari gerakan ekonomi. Berbagai jenis transportasi universal dengan karakteristik dan tingkat layanan disediakan untuk memberikan warna dari sistem transportasi universal yang harus berorientasi untuk kenyamanan dan keamanan untuk bersaing dengan transportasi individu. (Situmeang & Husna, 2022).

Frekuensi kecelakaan lalu lintas dapat meningkat karena lebih banyak orang yang menggunakan jalan, khususnya kendaraan bermotor untuk tujuan pribadi atau umum. Meskipun transportasi menjadi lebih mudah diakses dan lebih efisien, dalam beberapa dekade terakhir telah menjadi penyebab kematian yang sangat parah. (Fadilah & Sulistyanta, 2020b). Angka kecelakaan lalu lintas meningkat sebanyak 103.672 kasus pada tahun 2018, sedangkan pada tahun 2017 mencapai 101.022 kasus. Kelalaian pengemudi menjadi penyebab utama peningkatan angka dengan 33%, dengan masalah jalanan dan cuaca juga berkontribusi sebesar 29,7%. (Alam & Harahap, 2020). Kemudian data Badan Pusat Statistik, pada tahun 2021 terdapat 103.645 kasus kecelakaan, dengan 117.913 orang korban mengalami luka ringan, 10.553 orang korban mengalami luka berat dan 25.266 orang korban meninggal. (Badan Pusat Statistik, 2023).

Menurut data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, kendaraan angkutan barang seperti truk menduduki peringkat kedua terbesar dalam penyebab kecelakaan lalu lintas yang mencapai 12 persen. Banyak orang meninggal atau mengalami luka dalam kecelakaan truk di Indonesia. Salah satu kecelakaan truk terburuk adalah kecelakaan maut yang terjadi di Bekasi pada Rabu, 31 Agustus 2022, yang menewaskan 33 orang. Selanjutnya, kecelakaan truk pada 13 April 2022 di Papua menewaskan 18 orang. (Hayashi, 2022a).

Kasus lain yang pernah terjadi serta menarik perhatian publik ialah kasus Tabrakan beruntun, Jalan tol Semarang Solo Km 487+600, Boyolali, Jawa Tengah, yang terjadi pada tanggal 14 April 2023. Dari penyelidikan yang dilakukan oleh KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) diperoleh temuan bahwa Truk trailer tidak memiliki Surat Registrasi Uji Tipe (SRUT), Truk trailer mengalami perubahan (modifikasi) sehingga bentuk, unjuk kerja dan tipenya berubah, Kartu uji berkala diterbitkan tanpa ada SRUT, Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) diterbitkan tanpa ada SRUT, Pengemudi baru pertama kali dan belum mempunyai pengalaman melewati jalur tol Semarang-Boyolali, Pengemudi belum dilengkapi dengan risk journey manajemen dijalur tersebut, sehingga kemungkinan pengemudi belum mengenal medan yang dilalui, dan potensi bahaya yang dihadapi, serta Truk trailer mengangkut muatan batang besi beton CBS ukuran 16 mm sebanyak 2.641 batang dengan berat total (muatan+truk+trailer) sekitar 66 kg, dimana jumlah muatan tersebut melebihi jumlah berat yang diizinkan dan jumlah berat yang diperbolehkan. Dalam tabrakan beruntun ini, delapan orang meninggal dunia, satu orang luka berat, dan tiga belas orang luka ringan. (Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Republik Indonesia, 2024).

Peraturan yang mengatur undang-undang lalu lintas dikembangkan dan diundangkan dengan tujuan untuk menjamin kejelasan hukum. Akibatnya, sangat penting untuk menegakkannya dengan menerapkan hukuman yang memadai untuk mencegah pelanggaran lalu lintas mengulangi perilaku pengguna kendaraan di masa depan. Hal ini terutama berlaku dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan cedera, luka berat, atau kematian. Penerapan sanksi pidana harus sejalan dengan ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ No. 22 Tahun 2009). (Haniyah et al., 2023).

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kecelakaan ini kadang-kadang menyebabkan luka-luka atau kematian binatang atau manusia. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian yang sulit untuk diprediksi. (Saputra, 2017). Banyak faktor dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, seperti kerusakan kendaraan, pejalan kaki yang tidak hati-hati, tidak mematuhi rambu lalu lintas, dan, yang paling sering, kelalaian pengemudi. (Samsuadi et al., 2022).

Menurut data Kepolisian Republik Indonesia, ada sejumlah faktor yang bertanggung jawab atas tingkat laka lant as yang tinggi. Faktor manusia terkait kemampuan dan karakter pengemudi menyumbang 61%, dan kurangnya prasarana menyumbang 30%. Oleh karena itu, 9% kendaraan yang tercatat tidak memenuhi persyaratan laik jalan. (Hayashi, 2022b).

Pasal 106 ayat (3) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas menyebutkan bahwa Semua orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan harus mematuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Kemudian menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, persyaratan teknis adalah persyaratan tentang susunan peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pembuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggandengan dan penempelan kendaraan. Sedangkan, persyaratan laik jalan merupakan syarat minimum keadaan suatu kendaraan yang wajib dipenuhi agar keselamatan terjamin serta untuk mencegah pencemaran udara ataupun kebisingan lingkungan pada waktu kendaraan beroperasi di jalan raya.

Pengaturan hukum mengenai sistem transportasi nasional memiliki kapasitas dan peran untuk memastikan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan, hukum yang mengatur persyaratan teknis dan laik jalan waktu untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dibuat untuk melindungi masyarakat dari kecelakaan lalu lintas. Pelaku tindak pidana dapat dikenakan sanksi pidana berupa kurungan dan denda jika melakukan pelanggaran terhadap pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan, seperti tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. (Koday et al., 2021). Berdasarkan uraian di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah pengaturan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas yang di akibatkan ketidaklaikan angkutan?
2. Bagaimanakah pertanggungjawaban pidana pemilik angkutan atau truk terhadap kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan ketidaklaikan angkutannya?
3. Bagaimana solusi terhadap peningkatan kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan angkutan?

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Menurut Ronny Hanitijo Soemitro, penelitian hukum normatif merupakan penelitian internal dalam disiplin ilmu hukum. Penelitian hukum normatif (legal research) biasanya “hanya” merupakan studi dokumen, yakni menggunakan sumber bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan, keputusan/ ketetapan pengadilan, kontrak/ perjanjian/ akad, teori hukum, dan

pendapat para sarjana. (Muhaimin, 2020). Penelitian Hukum Normatif bertujuan, agar peneliti dapat menyelesaikan masalah atau kasus yang ada dan atau membuat keputusan dengan mendasarkan pada hukum positif. Dengan demikian, kegiatan penelitian di sini menjadi mirip dengan tugas seorang hakim yang harus menyelesaikan atau memutuskan suatu kasus. (Yanova et al., 2023a).

Penelitian kepustakaan bidang hukum termasuk ke dalam sumber data sekunder. Sumber data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. (Sugiyono, 2016). Sumber data sekunder dalam penelitian hukum dibagi menjadi tiga, yakni bahan primer, bahan sekunder, bahan tersier.

1. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat. (Yanova et al., 2023b). Bahan hukum ini adalah bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang-undangan, risalah resmi, putusan pengadilan dan dokumen resmi Negara. (Muhaimin, 2020). Diperoleh dari peraturan-peraturan yang relevan dengan penelitian, seperti Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
2. Bahan hukum sekunder diartikan sebagai sumber yang memberikan penjelasan atau interpretasi terkait bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum, pendapat pakar hukum, atau lainnya. (Yanova et al., 2023b). Diperoleh dari buku-buku yang relevan atau sesuai dengan judul yang diteliti, jurnal atau artikel yang sejalan dengan topik yang dibahas dan doktrin atau pendapat para ahli dibidangnya, baik yang tertulis ataupun tidak tertulis
3. Bahan hukum tersier ialah bahan penunjang. Diperoleh dari Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Hukum, Ensiklopedia serta data-data lainnya relevan dengan penelitian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Pengaturan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Yang Di Akibatkan Ketidaklaikan Angkutan

Ketidaklaikan angkutan adalah suatu kondisi di mana kendaraan tidak memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan oleh hukum. Hal ini bisa disebabkan oleh berbagai faktor seperti kondisi teknis kendaraan yang buruk, kelebihan kapasitas angkutan, atau kurangnya kualifikasi pengemudi.

Dalam konteks Hukum Pidana di Indonesia, aturan yang mengatur mengenai kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban ada dua, yang pertama sebagaimana yang diatur dalam KUHP (Hukum Pidana Umum) dan yang kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan (Hukum Pidana Khusus) yang memuat sanksi-sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana kecelekaan lalu lintas. Kedua peraturan tersebut sama-sama mengatur tindak pidana yang karena kesalahannya mengakibatkan korban luka bahkan mati.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) adalah peraturan hukum yang memuat sebagian besar tindakan yang dianggap pelanggaran dan dapat dikenakan sanksi pidana, yang umumnya terjadi di tengah masyarakat. Hukum pidana umum merupakan aturan yang ditujukan dan berlaku untuk semua warga Negara sebagai subjek hukum tanpa membedakan kualitas pribadi subjek hukum tertentu. Materiil hukum pidana umum ini bersumber pada KUHP dan formil hukum pidana umum bersumber pada KUHAP.

Perbuatan pidana dapat dibedakan atas perbuatan pidana kesengajaan (delik dolus) dan kealpaan (delik culpa). Delik dolus merupakan delik yang mengandung unsur kesengajaan, seperti dalam perbuatan pidana pembunuhan yang dimuat didalam Pasal 338 KUHP. Sementara delik culpa merupakan jenis tindak pidana yang ditandai dengan adanya unsur kelalaian atau kealpaan dalam perbuatan pelakunya, contohnya adalah Pasal 359

KUHP yang mengatur mengenai kelalaian seseorang yang mengakibatkan kematian orang lain..

Didalam hukum pidana, menjadi dasar utama dalam penjatuhan hukuman bagi seseorang yang terbukti melakukan tindak pidana. Kesalahan adalah elemen penting dalam menentukan suatu peristiwa pidana, karena keberadaannya memungkinkan penilaian apakah seorang pelaku dapat dinyatakan bersalah atau tidak atas tindak pidana yang dilakukan. Dalam hukum pidana, kesalahan terdiri dari dua bentuk, yaitu kesengajaan dan kealpaan. Sebuah tindak pidana tidak hanya muncul dari perbuatan yang sengaja dilakukan oleh pelaku, tetapi juga dapat terjadi akibat kelalaian atau kealpaan pelaku. (Ana & Ginting, 2015a).

Dalam pengertian sempit, istilah "*schuld*" didalam bahasa Belanda dapat berarti merujuk pada kealpaan (*culpa*), sedangkan dalam pengertian yang lebih luas, merujuk pada kesalahan. Andi Hamzah berpendapat bahwa kesalahan dalam arti luas meliputi:

- 1) Kesengajaan;
- 2) Culpa (kelalaian);
- 3) Bisa dipertanggungjawabkan. (Chandra, 2022).

Sengaja memiliki artian bahwa terdapat kehendak atau keinginan yang disadari dalam melakukan suatu perbuatan pidana, dengan sikap batin yang menentang larangan. Dalam konteks kealpaan, pelaku kurang memperhatikan larangan yang berlaku, sehingga bertindak tanpa kehati-hatian yang semestinya, yang secara objektif dapat mengakibatkan terjadinya keadaan yang dilarang. Ada jenis kealpaan yang disadari dan kesengajaan dengan kemungkinan yang disadari (*dolus eventualis*). Konsep pemahaman tentang kealpaan yang disadari sering kali terkait dengan pemahaman tentang *dolus eventualis*. Secara fundamental, tidak ada perbedaan mendasar antara konsep kealpaan dan *dolus eventualis*, sebab keduanya memiliki pengertian yang cukup abstrak. Namun, terdapat perbedaan antara kealpaan yang disadari dan *dolus eventualis*, khususnya terkait tindak lanjut dan sikap pelaku terhadap kemungkinan terjadinya akibat yang dilarang oleh hukum. Dalam kealpaan yang disadari, pelaku menunjukkan sikap menyesal terhadap akibat yang terjadi, karena pada dasarnya ia berusaha menghindari kemungkinan terjadinya akibat tersebut. Sebaliknya, dalam *dolus eventualis*, pelaku bersikap "apa boleh buat," yang menunjukkan ketidakpedulian atau penerimaan terhadap kemungkinan akibat tanpa adanya penyesalan. (Ana & Ginting, 2015b).

Dalam Pasal 359 KUHP yang menentukan bahwa barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang, dapat diberikan sanksi pidana berupa hukuman penjara maksimum lima tahun atau kurungan maksimum satu tahun (Handoko, 2018). Semula delik ini hanya diancam dengan "hukuman penjara selama-lamanya satu tahun atau hukuman kurungan selama-lamanya sembilan bulan" ditingkatkan ancaman pidananya berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1960 tentang Perubahan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, yang dalam Pasal 1 menentukan bahwa sanksi hukuman yang tercantum dalam Pasal 359, 360, dan 188 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) ditingkatkan, sehingga isi dari pasal-pasal tersebut kini menjadi sebagai berikut:

Pasal 359:

Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan orang lain meninggal dunia, akan dijatuhi hukuman penjara paling lama lima tahun atau hukuman kurungan paling lama satu tahun. Peningkatan atau kenaikan ancaman pidana ini dilakukan karena, menurut penjelasan umum Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1960, telah lama dirasakan perlunya tindakan tegas terhadap keteledoran yang menyebabkan kematian atau luka berat, terutama terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang, karena kelalaian atau kurangnya perhatian terhadap nilai kehidupan manusia, menyebabkan kecelakaan lalu lintas". (Moghodatu, 2023a).

Pasal 359 KUHP ini mengancamkan pidana terhadap orang yang karena kealpaannya/ kelalaiannya berakibat orang lain mati (meninggal dunia). R. Soesilo berkomentar terhadap Pasal 359 di atas bahwa kematian orang lain itu tidak dimaksud oleh

si terdakwa atau tidak disengaja, melainkan karena kurang hati-hati atau amat kurang perhatian. Karena itu karena salahnya diartikan sama dengan lalai atau kurang hati-hati. (Rifki, 2014). Hal ini menandakan bahwa kealpaan juga merupakan suatu kesalahan yang menjadi dasar untuk menjatuhkan pidana kepada seseorang.

Dengan demikian, delik ini mencakup semua perbuatan karena kealpaan/ kelalaian berakibat matinya orang, termasuk di antaranya pengemudi kendaraan bermotor yang karena kealpaan/ kelalaian telah menabrak orang lain di jalan berakibat matinya orang yang tertabrak itu. (Moghodatu, 2023b). Dalam hal ini termasuk pula pemilik angkutan atau truk terhadap kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan ketidaklaikan angkutannya.

Selain itu, pemilik angkutan atau truk terhadap kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan ketidaklaikan angkutannya juga dapat dimintai pertanggungjawaban menurut Pasal 360 KUHPidana. Dimana pasal tersebut merumuskan:

- (1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) orang lain mengalami luka berat, diancam dengan hukuman penjara maksimal lima tahun atau sanksi kurungan maksimal satu tahun.
- (2) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mengalami luka-luka yang mengakibatkan timbulnya penyakit atau halangan dalam menjalankan pekerjaan, jabatan, atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan hukuman penjara maksimal sembilan bulan atau sanksi kurungan maksimal enam bulan atau sanksi denda maksimal empat ribu lima ratus rupiah. (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, 2021a).

Vos berpendapat bahwa pengertian kesalahan memiliki tiga ciri khusus, yaitu:

1. Kemampuan pelaku untuk bertanggungjawab atas tindakannya (*toerekeningsvatbaarheid van de dader*);
2. Sikap batin si pelaku, dimana perbuatannya tersebut boleh berupa kesengajaan maupun kealpaan;
3. Tidak ada alasan yang menghapus pertanggungjawaban pelaku atas perbuatan yang dilakukan.

Dalam arti luas, kesalahan dapat diartikan sama dengan “pertanggungjawaban dalam hukum pidana”, yang mengandung makna bahwa pelaku boleh dikecam atas perbuatannya.

Kealpaan, seperti halnya kesengajaan, merupakan salah satu bentuk dari kesalahan dalam hukum pidana. Kealpaan merupakan bentuk yang memiliki derajat lebih rendah dibandingkan kesengajaan. Namun, dapat juga dikatakan bahwa kealpaan adalah kebalikan dari kesengajaan, karena dalam kesengajaan, akibat yang timbul memang dikehendaki oleh pelaku, meskipun pelaku dapat memperhitungkan kemungkinan tersebut sebelumnya. Sementara dalam kealpaan, pelaku tidak menginginkan akibat tersebut, namun akibat itu terjadi karena kelalaiannya. Di sinilah terletak salah satu kesulitan dalam membedakan antara kesengajaan bersyarat (*dolus eventualis*) dan kealpaan berat (*culpa lata*). Kealpaan atau kelalaian adalah suatu kesalahan yang terjadi akibat kurangnya kehati-hatian, sehingga secara tidak sengaja suatu peristiwa terjadi. Menurut pendapat Simons, terjadinya kealpaan diakibatkan kurangnya kehati-hatian dan perhatian akan kemungkinan yang terjadinya atau akibat yang dapat timbul dari tindakan yang dilakukan.

Kesengajaan harus memenuhi tiga unsur tindak kiminal agar bisa diproses sesuai hukum yang berlaku. Ketiga unsur tersebut ialah:

- a) Adanya tindakan/ perbuatan yang dilarang,
- b) Ada akibat yang dapat menjadi dasar landasar atau dasar diadakan larangan itu, dan
- c) Tindakan tersebut telah melanggar hukum yang ada. (Sofyan & Azisa, 2016).

Didalam KUHP Pasal 63 ayat (2) dirumuskan bahwa: “jika suatu perbuatan masuk dalam suatu aturan pidana yang umum, diatur pula dalam aturan pidana yang lebih khusus, dengan demikian hanya yang peraturan khusus tersebutlah yang diterapkan”. Penggunaan aturan yang lebih khusus ini juga diatur pada salah satu asas, yaitu asas *Lex specialis*

derogat legi generali yang berarti bahwa asas penafsiran hukum yang menyatakan bahwa hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum.

Terkait tindak pidana kecelakaan lalu lintas telah diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan hadirnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka sesuai dengan *asas lex specialis derogat lex generalis* sudah sepatutnya Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP menjadi tidak berlaku. (Laia et al., 2021).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang mengatur hal-hal tindak pidana lalu lintas jalan terdapat sebanyak 44 Pasal, yang diatur dalam Bab XX. Ketentuan tersebut terdapat dari Pasal 273 sampai Pasal 317 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. (Syamsudin, 2014).

Sanksi yang ada pada KUHP terdapat pada Pasal 359 dan Pasal 360, sedangkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur pada Pasal 310 dan Pasal 311. KUHP mengatur tentang karena kealpaannya menyebabkan orang lain mati atau luka-luka, sedangkan dalam UU LLAJ mengatur tentang karena kelalaiannya dan kesengajaannya. Hal yang membedakannya yaitu antara kesalahan, kelalaian, dan kesengajaan. Kesalahan adalah suatu perbuatan dimana seseorang harus mempertanggung jawabkannya. Kelalaian adalah suatu perbuatan yang berbentuk sifat kurang kehati-hatian dan mengakibatkan adanya suatu resiko, sedangkan yang dimaksud dengan kesengajaan disini ada suatu perbuatan yang dimana seseorang sudah mengetahui bahwa itu merupakan perbuatan yang salah.

3.2 Pertanggungjawaban Pidana Pemilik Angkutan Atau Truk Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Yang Diakibatkan Ketidaklaikan Angkutannya

Berdasarkan Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ yang mengatakan bahwa pengemudi atau pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang, pemilik barang, dan/atau pihak ketiga akibat kelalaian pengemudi. Selain itu, Pasal 235 ayat (2) UU LLAJ mengatakan bahwa pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib untuk memberikan bantuan bagi korban kecelakaan berupa biaya pengobatan. Dalam hal tanggung jawab terhadap biaya medis korban, kita juga dapat merujuk pada Pasal 191 UU LLAJ, yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh tindakan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

Berdasarkan hal itu, maka pihak-pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan ketidaklaikan angkutan yang beroperasi di jalan raya ialah:

1. Pengemudi

Pasal 1 butir 23 UU LLAJ mengatur bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Lalu, jika terjadi kecelakaan lalu lintas berat yang menyebabkan korban meninggal, maka pengemudi mempunyai kewajiban dan tanggung jawab sebagaimana disebutkan dalam Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ yaitu memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. (Lembaga Bantuan Hukum Pengayoman, 2022a). Sedangkan sanksi pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas diatur pada Pasal 310 dan pasal 311 UU LLAJ.

Jika terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian atau kesengajaan pengemudi, maka pengemudi tersebut wajib bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang, pemilik barang, atau pihak ketiga akibat

tindakannya. Apabila ada kerusakan pada jalan dan/atau perlengkapannya yang disebabkan oleh pengemudi, maka pengemudi juga bertanggung jawab atas kerusakan tersebut. Selain kewajiban untuk menanggung kerugian yang timbul akibat kecelakaan, UU LLAJ juga mengatur sanksi pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, berupa pidana penjara dan denda. Namun, pengemudi tidak perlu bertanggung jawab jika kecelakaan tersebut disebabkan oleh keadaan yang tidak terduga di luar kemampuannya, oleh perilaku korban atau pihak ketiga, atau oleh gerakan orang dan/atau hewan, meskipun pengemudi telah berusaha melakukan tindakan pencegahan. (Lembaga Bantuan Hukum Pengayoman, 2022b).

Oleh sebab itu, untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan, sebelum berkendara, pengemudi harus memeriksa apakah kendaraan laik jalan dengan memeriksa tekanan ban, lampu, mesin, muatan dan lainnya. Pengemudi juga harus memastikan bahwa perlengkapan keselamatan tersedia di dalam kendaraan.

2. Pemilik Kendaraan

Kewajiban dan tanggung jawab terkait kecelakaan lalu lintas secara khusus telah diatur dalam Pasal 235 ayat (1) huruf c UU 22/2009, yang menyatakan bahwasanya apabila korban meninggal dunia akibat adanya kecelakaan lalu lintas sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1), maka pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib hukumnya memberikan bantuan terhadap ahli waris korban dalam bentuk biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman, tanpa menghilangkan hak untuk mengajukan tuntutan pidana. Dengan demikian, pemilik kendaraan/ pengusaha/ perusahaan sebagai orang pihak mempekerjakan sopir truk tersebut, tidak dapat lepas dari tanggung jawab perdata untuk memberikan ganti rugi atas biaya pengobatan, biaya pemakaman, serta segala biaya yang timbul akibat hilangnya nyawa korban yang nilainya tidak dapat digantikan secara materiil.

Secara hukum bahwa saat seorang sopir bekerja pada pemilik truk maka secara hukum kedua belah pihak memiliki hubungan kerja. Namun saat terjadi kecelakaan maka dari hukum pidana diketahui bahwa adanya keterlibatan dari segi pemilik truk juga dapat bertanggungjawab dengan masalah yang sudah dilakukan oleh pemilik truk tersebut. Sebenarnya sebuah perjanjian yang telah dilaksanakan maka akan dapat membuat terjadinya kedua belah pihak terjadi adanya ikatan yang secara hukum saling menguntungkan dan saling terikat dalam hukum keperdataan. Saat terjadi masalah pada sopir truk maka saat sopir truk tersebut mengalami masalah seperti lalai dalam perjalanan baik menabrak rumah orang hingga hancur, kemudian menabrak pagar atau terjadinya kecelakaan yang sebenarnya bukan semua kesalahan disebabkan sopir truk, maka tetap saja antara mereka saling ada keterkaitan dan harus memiliki tanggungjawab satu sama lain. (Rizaldi, 2022).

Tanggung jawab pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 359 KUHP, yang menetapkan hukuman penjara paling lama lima tahun atau kurungan selama satu tahun. Di samping itu, ketentuan mengenai sanksi pidana juga terdapat dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

- a. Pasal 310 ayat (1) mengatur bahwa setiap individu yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dan karena kelalaiannya menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan kerusakan pada Kendaraan dan/atau barang, dapat dikenakan hukuman penjara maksimal enam bulan dan/atau denda hingga Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- b. Pasal 310 ayat (2) menetapkan bahwa setiap individu yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dan karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban mengalami luka ringan serta kerusakan pada Kendaraan dan/atau barang, dapat dijatuhi hukuman penjara maksimal satu tahun dan/atau

- denda sebesar Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- c. Pasal 310 ayat (3) mengatur bahwa setiap individu yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dan akibat kelalaiannya menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban mengalami luka berat, dapat dikenakan hukuman penjara maksimal lima tahun dan/atau denda hingga Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
 - d. Pasal 310 ayat (4) menyatakan bahwa jika kecelakaan yang dijelaskan dalam ayat (3) menyebabkan orang lain meninggal dunia, maka pelaku dapat dijatuhi hukuman penjara maksimal enam tahun dan/atau denda hingga Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
 - e. Pasal 311 ayat (1) menyatakan bahwa setiap orang yang secara sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau dalam kondisi yang dapat membahayakan nyawa atau barang, dapat dikenakan hukuman penjara maksimal satu tahun atau denda hingga Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
 - f. Pasal 311 ayat (2) mengatur bahwa jika tindakan yang dijelaskan dalam ayat (1) menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan kerusakan pada Kendaraan dan/atau barang, pelaku dapat dikenakan hukuman penjara maksimal dua tahun atau denda hingga Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
 - g. Pasal 311 ayat (3) menyatakan bahwa jika tindakan yang dijelaskan dalam ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas yang menyebabkan korban mengalami luka ringan serta kerusakan pada Kendaraan dan/atau barang, pelaku dapat dijatuhi hukuman penjara dengan maksimal durasi empat tahun atau denda hingga Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
 - h. Pasal 311 ayat (4) menyatakan bahwa jika tindakan yang dijelaskan dalam ayat (1) menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban mengalami luka berat, pelaku dapat dikenakan hukuman penjara dengan maksimal durasi sepuluh tahun atau denda hingga Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
 - i. Pasal 311 ayat (5) menjelaskan bahwa jika tindakan yang diuraikan dalam ayat (4) menyebabkan orang lain meninggal dunia, pelaku dapat dijatuhi hukuman penjara dengan maksimal durasi dua belas tahun atau denda hingga Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

3.3 Solusi Terhadap Peningkatan Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Ketidaklaikan Angkutan

a. Tindakan Preventif (Pencegahan)

Tindakan Preventif adalah suatu tindakan yang diambil untuk mengurangi atau menghilangkan kemungkinan terjadinya suatu kejadian yang tidak diinginkan dimasa depan. Tindakan preventif adalah langkah-langkah pengendalian sosial yang diambil untuk mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya peristiwa yang tidak diinginkan di masa depan. (Muthmainnah et al., 2020).

Penyebab kurangnya kesadaran masyarakat untuk uji kendaraan bermotor di Indonesia antara lain (Romadhoni, 2024a):

- a. Kurangnya Edukasi dan Informasi.
- b. Aturan dan Sanksi.
- c. Minimnya Kampanye Sosialisasi.

Selain itu, faktor penghambat dan pendukung yang ada pada efektivitas kinerja pegawai dalam meningkatkan pelayanan uji kendaraan bermotor yang berkualitas, yaitu (Romadhoni, 2024b):

- a. Faktor pendukung: lingkungan kerja yang kondusif, motivasi kerja yang tinggi, serta disiplin kerja yang tinggi.
- b. Faktor-faktor yang menghambat mencakup: ketidaklengkapan alat uji, kurangnya sumber daya manusia, rendahnya kesadaran pengusaha angkutan untuk

melaksanakan pengujian secara berkala, serta keterbatasan dana yang dialokasikan untuk alat uji.

Oleh sebab itu, upaya preventif yang bisa dilakukan antara lain:

- 1) Meningkatkan Kesadaran Masyarakat untuk Uji Kendaraan Bermotor di Indonesia, yakni dengan:
 - a. Intensifikasi Program Edukasi Perlu dilakukan program edukasi yang lebih intensif melalui berbagai media agar masyarakat memahami pentingnya uji kendaraan.
 - b. Penguatan Aturan dan Sanksi Diperlukan penguatan aturan terkait uji kendaraan dan penegakan sanksi yang tegas untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat.
 - c. Kampanye Sosialisasi yang Efektif Perlu adanya kampanye sosialisasi yang efektif dan mudah diakses oleh masyarakat untuk meningkatkan pemahaman mengenai uji kendaraan.
 - d. Pendidikan Masyarakat dalam bidang Lalu Lintas, yang disingkat Dikmas Lantas, mencakup semua kegiatan dan upaya untuk meningkatkan pemahaman, dukungan, dan partisipasi aktif masyarakat dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas melalui proses pembelajaran dan pelatihan.
 - e. Penyuluhan; dilaksanakan dalam rangka untuk meningkatkan kesadaran hukum. Polisi lalu lintas mengadakan penyuluhan-penyuluhan hukum, termasuk di antaranya penyuluhan untuk meningkatkan kesadaran dalam berlalu lintas.
- 2) Perolehan SIM (Surat Izin Mengemudi). Pemberian izin mengemudi juga merupakan salah satu upaya untuk mengurangi peristiwa kecelakaan lalu lintas.
- 3) Razia Usaha lain polisi lalu lintas mengadakan razia untuk memeriksa kendaraan-kendaraan sudah memenuhi teknis kelaikajalan atau tidak. Hal ini juga dianggap penting sekali dimana pengemudi harus melengkapi surat-suratnya, harus memenuhi teknis kelaikajalan sebelum kendaraan beroperasi di jalan raya.

Pemerintah memiliki tanggung jawab besar untuk mengambil langkah-langkah konkret guna mencegah maraknya kasus kecelakaan truk yang diakibatkan ketidaklaikannya. Langkah konkret yang perlu dilakukan pemerintah ialah:

1. Penyelidikan Mendalam. Langkah pertama yang perlu dilakukan adalah melakukan penyelidikan menyeluruh terhadap penyebab kecelakaan yang terjadi. Ini mencakup pemeriksaan kondisi kendaraan, pengujian kelayakan pengemudi, evaluasi terhadap kebijakan perusahaan transportasi, dan analisis kondisi jalan raya tempat kecelakaan terjadi. Penyelidikan ini harus dilakukan oleh otoritas yang independen dan transparan.
2. Penegakan Hukum secara Ketat. Pemerintah perlu menegakkan hukum dengan tegas terhadap pelanggaran keselamatan jalan raya. Ini termasuk penindakan terhadap pengemudi yang melanggar batas kecepatan, melanggar aturan lalu lintas, atau mengemudi dalam keadaan mabuk. Sanksi yang diberikan perlu cukup keras untuk memberikan efek jera kepada pelanggar dan memberikan pesan bahwa pelanggaran keselamatan tidak akan ditoleransi. Terlebih lagi penegakan hukum bagi pemilik kendaraan yang tidak melakukan pengecekan dan perawatan rutin terhadap kendaraannya.
3. Penguatan Sistem Pengawasan Kendaraan. Pemerintah perlu meningkatkan pengawasan terhadap kondisi kendaraan umum, termasuk truk dan angkutan umum lainnya. Pemeriksaan berkala perlu dilakukan untuk memastikan bahwa kendaraan berada dalam kondisi yang layak untuk beroperasi, termasuk kelengkapan peralatan keselamatan seperti rem, lampu, dan ban.

4. Peningkatan Pendidikan dan Pelatihan. Pemerintah perlu bekerja sama dengan lembaga pendidikan dan pelatihan untuk meningkatkan kualitas dan intensitas program pelatihan untuk pengemudi kendaraan umum. Hal ini meliputi pelatihan dalam hal keselamatan berkendara, keterampilan mengemudi defensif, penanganan darurat, dan pengetahuan tentang peraturan lalu lintas yang berlaku.
5. Penyuluhan dan Kampanye Keselamatan. Pemerintah perlu meluncurkan kampanye penyuluhan yang luas kepada masyarakat tentang pentingnya keselamatan jalan raya. Ini bisa dilakukan melalui media massa, sosial media, dan acara-acara publik. Kampanye ini harus memberikan informasi tentang risiko kecelakaan lalu lintas, tanda-tanda pengemudi yang tidak aman, serta langkah-langkah yang dapat diambil untuk mengurangi risiko kecelakaan.
6. Pembangunan Infrastruktur Jalan yang Aman. Pemerintah perlu melakukan evaluasi terhadap infrastruktur jalan raya, termasuk peninjauan terhadap desain jalan, marka jalan, sistem pencahayaan, dan perlengkapan keselamatan lainnya. Di mana diperlukan, perbaikan dan peningkatan harus dilakukan untuk meningkatkan keamanan pengguna jalan.
7. Kerjasama dengan Pihak Swasta dan Masyarakat Sipil. Pemerintah perlu berkolaborasi dengan pihak swasta dan masyarakat sipil dalam upaya meningkatkan keselamatan jalan raya. Ini termasuk bekerja sama dengan perusahaan transportasi untuk meningkatkan standar keselamatan, serta melibatkan masyarakat dalam program pengawasan dan pelaporan pelanggaran keselamatan.

Langkah-langkah ini harus diimplementasikan secara komprehensif dan berkelanjutan untuk menciptakan lingkungan jalan yang lebih aman bagi semua pengguna jalan raya. Keselamatan harus menjadi prioritas utama pemerintah, dan hanya dengan tindakan konkret kita dapat mencegah tragedi yang tidak perlu di jalan raya.

b. Tindakan Represif

Tindakan represif adalah serangkaian tindakan yang dilakukan penegak hukum melalui proses pidana, karena adanya pelanggaran norma hukum lingkungan. (Darmani, 2016). Upaya represif adalah tindakan penanggulangan kejahatan yang dilakukan setelah kejahatan tersebut terjadi. Melalui pendekatan ini, penegakan hukum ditujukan untuk menindak pelaku sesuai dengan tindakan mereka dan membangkitkan kesadaran mereka akan pelanggaran hukum yang telah dilakukan, serta dampak negatifnya bagi masyarakat. Harapannya, dengan demikian, para pelaku tidak akan mengulangi perbuatannya, dan orang lain pun akan berpikir dua kali untuk melakukan tindakan serupa mengingat konsekuensi hukuman yang berat. (Muthmainnah, Rasyid and Lestari, 2020).

Tindakan represif diupayakan pemerintah dengan mengeluarkan UU No. 1 Tahun 1960 tentang pemberatan hukuman yang diancam oleh Pasal 359 dan 360 KUHP. Dimana Pasal 359 merumuskan:

- 1) Kealpaan (kesalahan) yang mengakibatkan orang lain luka berat, dapat dikenakan sanksi pidana penjara maksimal lima tahun atau pidana kurungan maksimal satu tahun.
- 2) Kealpaan (kesalahan) yang mengakibatkan orang lain luka luka sedemikian rupa sehingga mengakibatkan penyakit atau kesulitan dalam menjalankan pekerjaan, jabatan, atau mata pencaharian selama jangka waktu tertentu, dapat dikenakan sanksi pidana penjara sembilan bulan atau pidana kurungan maksimal enam bulan atau pidana denda maksimal empat ribu lima ratus rupiah. (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, 2021b).

Dan Pasal 360 yang merumuskan bahwa karena kelalaiannya, seseorang menyebabkan orang lain mengalami luka berat atau luka yang mengakibatkan sakit sementara atau tidak dapat menjalankan jabatan atau pekerjaannya untuk sementara waktu, dapat dikenakan sanksi pidana berupa hukuman penjara maksimum sembilan bulan, pidana

kurungan maksimum enam bulan, atau denda maksimal sebesar Rp 4.500.

Kedua pasal tersebut merumuskan sanksi yang masih terbilang kecil dan tidak memberi keadilan bagi korban, sehingga perlu pembaharuan hukum pidana, sehingga dengan pemberatan hukuman tersebut nantinya dapat mengurangi peristiwa kecelakaan lalu lintas. Selain itu, pihak kepolisian juga perlu mengikutsertakan masyarakat dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas ini. Kemudian apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang di akibatkan ketidaklaikan angkutan yang mengakibatkan korban luka ringan, luka berat maupun korban meninggal dunia, maka orang yang berkaitan dapat dimintai pertanggungjawaban sesuai pasal 310, 311 dan 312 UULLAJ, yakni:

1. Pasal 310 ayat (1) menyebutkan bahwa orang yang membawa kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan kerusakan kendaraan atau barang, dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimum 6 (enam) bulan atau denda maksimal Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
2. Pasal 310 ayat (2) menyebutkan bahwa orang yang membawa kendaraan yang dikarenakan kelalaiannya menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas hingga menimbulkan adanya korban yang mengalami luka ringan dan menyebabkan kerusakan kendaraan atau barang, dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimum 1 (satu) tahun atau denda maksimal Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
3. Pasal 310 ayat (3) menyebutkan bahwa orang yang membawa kendaraan yang dikarenakan kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan korban menderita luka berat, dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimum 5 (lima) tahun atau denda maksimal Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
4. Pasal 310 ayat (4) menyebutkan bahwa jika terjadi kecelakaan sebagaimana yang dirumuskan dalam ayat (3), yang menyebabkan orang lain meninggal dunia, dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimal 6 (enam) tahun atau denda maksimum Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
5. Pasal 311 ayat (1) menyebutkan bahwa orang yang sengaja mengoperasikan kendaraan dengan cara atau keadaan yang dapat berbahaya terhadap nyawa orang lain atau barang, dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimum 1 (satu) tahun atau denda maksimal Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
6. Pasal 311 ayat (2) menyebutkan bahwa perbuatan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas hingga menimbulkan kerusakan kendaraan atau barang, maka pelaku dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimal 2 (dua) tahun atau denda maksimal Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
7. Pasal 311 ayat (3) menyebutkan bahwa perbuatan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas hingga menimbulkan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang, maka pelaku dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimum 4 (empat) tahun atau denda maksimal Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
8. Pasal 311 ayat (4) menyebutkan bahwa perbuatan yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas dimana korban mengalami luka berat, maka pelaku dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimum 10 (sepuluh) tahun atau denda maksimal Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
9. Pasal 311 ayat (5) menyebutkan bahwa perbuatan yang menyebabkan orang lain meninggal dunia, maka pelaku dapat diberikan sanksi berupa pidana penjara maksimal 12 (dua belas) tahun atau denda maksimal Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
10. Pasal 312 menyebutkan bahwa pengemudi yang terlibat kecelakaan lalu lintas serta dengan sengaja tidak berhenti, tidak memberikan bantuan, atau tidak melaporkan kejadian tersebut kepada pihak kepolisian terdekat tanpa ada alasan yang patut, dapat dikenakan sanksi pidana penjara maksimal 3 (tiga) tahun atau

denda maksimal Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Dengan dikerluarkannya peraturan terkait lalu lintas seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor dan sebagainya, diharapkan para penegak hukum dapat menjalankan peranannya sesuai amanat undang-undang. Dengan demikian para masyarakat yang tidak tertib semakin patuh hukum karna adanya efek jera yang ditimbulkan.

Dengan dilaksanakannya upaya-upaya tersebut seyogianya dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan angkutan terutama angkutan barang seperti truk. Terutama dalam penegakan hukum bagi para pelanggar aturan kelaikan jalan kendaraan bermotor seperti truk yang *over loading* atau yang tidak laik jalan. Peran aparat penegak hukum sangat diperlukan dalam mewujudkan efektivitas peraturan terkait ketertiban berlalu lintas

4. KESIMPULAN

Terdapat dua peraturan utama yang mengatur tindak pidana kecelakaan lalu lintas, yakni Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Kedua peraturan tersebut memberikan ketentuan yang mengatur tanggung jawab dan sanksi terhadap pelanggar hukum, baik itu karena kesalahan maupun kelalaian. Selain itu, terdapat pula Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor yang mengatur terkait Aturan kelaikan Angkutan Truk yang Beroperasi di Jalan Raya.

Pemilik angkutan tetap bertanggung jawab secara perdata untuk memberikan ganti rugi atas biaya pengobatan atau biaya pemakaman, serta semua biaya yang timbul akibat kehilangan nyawa korban yang tak ternilai secara materi. Dalam hal ini, pemilik truk wajib memberikan bantuan kepada korban. Sementara tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 359 KUHPidana adalah pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun, dapat juga diberikan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 310, 311 ataupun 312.

Solusi terhadap peningkatan kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan angkutan, peneliti menjabarkannya kedalam 2 tindakan, yakni tindakan preventif dan represif. Tindakan Preventif adalah suatu tindakan yang diambil untuk mengurangi atau menghilangkan kemungkinan terjadinya suatu kejadian yang tidak diinginkan dimasa depan, misalnya dengan meningkatkan kesadaran masyarakat untuk uji kendaraan bermotor di Indonesia lewat penyuluhan atau sosialisasi. Sedangkan tindakan represif adalah serangkaian tindakan yang dilakukan penegak hukum melalui proses pidana, karena adanya pelanggaran norma lalu lintas. Diupayakan dengan penegakan hukum oleh aparat penegak hukum.

5. UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih penulis ucapkan kepada Dekan Fakultas Hukum UnHar Medan, Kepala Program Studi S1 Hukum, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, yang telah memberikan bimbingan dan arahnnya sehingga penelitian ini dapat terselesaikan dengan baik.

6. REFERENSI

Alam, F. Z. N., & Harahap, S. (2020). Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Di Tol Cipularang Km 91 yang Menyebabkan

- Kematian Dikaitkan dengan Pasal 359 KUHP Jo Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Prosiding Ilmu Hukum*, 6(1), 248–251.
- Ana, G. F., & Ginting, R. (2015a). Analisis Penerapan Pasal 359 KUHP Mengenai Kealpaan Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Studi Putusan Nomor: 267/PID.B/2011/PN/SKH). *Recidive*, 4(2), 184–191.
- Ana, G. F., & Ginting, R. (2015b). Analisis Penerapan Pasal 359 KUHP Mengenai Kealpaan Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Studi Putusan Nomor: 267/PID.B/2011/PN/SKH). *Recidive*, 4(2), 184–191.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi 2019-2021*. Bps.Go.Id.
- Chandra, T. Y. (2022). *Hukum Pidana*. PT. Sangir Multi Usaha.
- Fadilah, M. J., & Sulistyanta. (2020a). Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Bus Dan Sopir Bus Terhadap Kecelakaan Bus Di Kabupaten Sukoharjo. *Recidive*, 9(1), 16–21.
- Fadilah, M. J., & Sulistyanta. (2020b). Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Bus Dan Sopir Bus Terhadap Kecelakaan Bus Di Kabupaten Sukoharjo. *Recidive*, 9(1), 16–21.
- Handoko, D. (2018). *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (Pertama)*. Hawa dan AHWA.
- Haniyah, S, H. I. S. P., Rahardjo, G. T., & Ardiansyah, T. N. (2023). Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Kealpaan Pengemudi Truk Yang Menyebabkan Orang Lain Meninggal Dunia (STUDI KASUS PUTUSAN NOMOR: 1535/Pid.B/2019/PN.Sby). *Preferensi Hukum*, 4(2), 272–278.
- Hayashi, R. M. (2022a). *Truk Angkutan Barang Jadi Penyumbang Kecelakaan Nomor 2 Terbanyak, Ini Datanya*. KumparanNEWS.
- Hayashi, R. M. (2022b). *Truk Angkutan Barang Jadi Penyumbang Kecelakaan Nomor 2 Terbanyak, Ini Datanya*. KumparanNEWS.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (2021).
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (2021).
- Koday, M. S., Rompis, T., & Kasenda, V. D. D. (2021). Pemberlakuan Sanksi Pidana Akibat Tidak Memenuhi Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan Waktu Mengemudikan Kendaraan Bermotor Di Jalan. *Lex Crimen*, X(2).
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia. (2024). *Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Tabrakan Beruntun di Ruas Jalan Tol Semarang – Solo Km 487+500, Boyolali, Jawa Tengah*. Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia.
- Lembaga Bantuan Hukum Pengayoman. (2022a). *Tanggung Jawab Kendaraan Bermotor*. Lembaga Bantuan Hukum “Pengayoman” Universitas Katolik Parahyangan.
- Lembaga Bantuan Hukum Pengayoman. (2022b). *Tanggung Jawab Kendaraan Bermotor*. Lembaga Bantuan Hukum “Pengayoman” Universitas Katolik Parahyangan.
- Moghodatu, A. M. (2023a). Delik Karena Kelalaian Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Berakibat Orang Lain Meninggal Dunia Menurut Pasal 310 Ayat (4) Undangundang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Kajian Putusan Pn Poso Nomor 106/Pid.B/2020/Pn Pso). *Lex Privatum*, XI(3).
- Moghodatu, A. M. (2023b). Delik Karena Kelalaian Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Berakibat Orang Lain Meninggal Dunia Menurut Pasal 310 Ayat (4) Undangundang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Kajian Putusan Pn Poso Nomor 106/Pid.B/2020/Pn Pso). *Lex Privatum*, XI(3).

- Muhaimin. (2020). *Metode Penelitian Hukum*.
- Muthmainnah, Rasyid, W., & Lestari, I. (2020). Penegakan Hukum Lingkungan Terhadap Kerusakan Lingkungan Hidup. *Madani Legal Review*, Vol. 4(No. 2).
- Rifki, M. (2014). Tinjauan Yuridis Proses Perkara Pidana Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, 2(5).
- Rizaldi, M. S. (2022). *Tanggungjawab Pemilik Truk Terhadap Sopir Truk Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal*. Universitas Lambung Mangkurat.
- Romadhoni, N. P. (2024a). Kurangnya Kesadaran Masyarakat Untuk Uji Kendaraan Bermotor : Penyebab dan Akibat. *Journal of Student Research (JSR)*, 2(1).
- Romadhoni, N. P. (2024b). Kurangnya Kesadaran Masyarakat Untuk Uji Kendaraan Bermotor : Penyebab dan Akibat. *Journal of Student Research (JSR)*, 2(1).
- Samsuadi, Nawi, S., & Ahmad, K. (2022). Penerapan Sanksi Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Di Jalan Raya: Studi Di Kepolisian Resor Maros. *Journal of Lex Generalis (JLS)*, 3(12), 1827–1843.
- Saputra, A. D. (2017). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 179–190.
- Situmeang, L. H. P., & Husna, L. (2022). Tanggung Jawab Pidana Sopir Angkutan Umum Terhadap Kelalaian Yang Menyebabkan Kecelakaan. *JUSTITIA : Jurnal Ilmu Hukum Dan Humaniora*, 9(4), 2043–2051.
- Sofyan, A., & Azisa, N. (2016). *Buku Ajar Hukum Pidana* (Kadarudin, Ed.). Pustaka Pena Press.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R & D*. Alfabeta.
- Yanova, M. hendri, Komarudin, P., & Hadi, H. (2023a). Metode Penelitian Hukum: Analisis Problematika Hukum Dengan Metode Penelitian Normatif Dan Empiris. *Badamai Law Journal Magister Hukum Universitas Lambung Mangkurat*, 8(2), 394–408.
- Yanova, M. hendri, Komarudin, P., & Hadi, H. (2023b). Metode Penelitian Hukum: Analisis Problematika Hukum Dengan Metode Penelitian Normatif Dan Empiris. *Badamai Law Journal Magister Hukum Universitas Lambung Mangkurat*, 8(2), 394–408.