

**PENEGAKAN HUKUMAN PELANGGAR LALU LINTAS  
KARENA KELALAIAN MENAKIBATKAN KEMATIAN  
PADA ORANG LAIN  
(Studi Putusan Nomor : 757/Pid.Sus/2018/PN.STB)**

**SKRIPSI**

**OLEH:**

**DANIEL INDURIUS TAMBUNAN  
NIM. 168400030**



**UNIVERSITAS MEDAN AREA  
FAKULTAS HUKUM  
MEDAN  
2021**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 16/12/21

Access From (repository.uma.ac.id)16/12/21

**PENEGAKAN HUKUMAN PELANGGAR LALU LINTAS  
KARENA KELALAIAN MENGAKIBATKAN KEMATIAN  
PADA ORANG LAIN**

**(Studi Putusan Nomor : 757/Pid.Sus/2018/PN.STB)**

**SKRIPSI**

**OLEH:**

**DANIEL INDURIUS TAMBUNAN**

**NIM. 168400030**



**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

**FAKULTAS HUKUM**

**MEDAN**

**2021**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 16/12/21

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)16/12/21

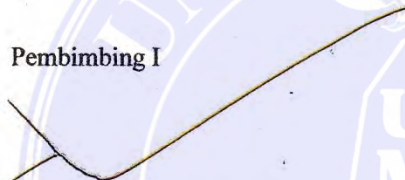
HALAMAN PENGESAHAN

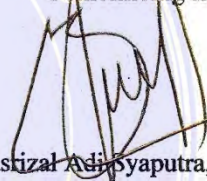
Judul Skripsi : PENEGAKAN HUKUMAN PELANGGAR LALU LINTAS KARENA  
KELALAIAN MENGAKIBATKAN KEMATIAN PADA ORANG LAIN  
"Studi Putusan Nomor 757/pid. Sus/2018/PN. Stb  
Nama : DANIEL INDURIUS TAMBUNAN  
NPM : 16840030  
Bidang : ILMU HUKUM KEPIDANAAN

MENYETUJUI  
Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Rizkan Zulyadi, SH., MH

  
M. Yustizal Adi Syaputra, S.H., M.H

DIKETAHUI

DEKAN FAKULTAS HUKUM  
  
(Rizkan Zulyadi, SH., MH)

Tanggal Lulus, 27 September 2021

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Daniel Indurius Tambunan  
NPM : 168400030  
Program studi : Hukum Kepidanaan  
Fakultas : Hukum  
Jenis karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Penegakan Hukuman Pelanggar Lalu Lintas Karena Kelalaian Mengakibatkan Kematian Orang Lain” Studi Putusan Nomor 757/Pid.Sus/2018/PN. Stb”

Beserta perangkat yang ada ( jika diperlukan) Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih/formatkan, mengelolah dalam bentuk pangkalan data (*Database*), merawat dan mempublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan

Pada tanggal : Oktober 2021

Yang menyatakan,



( Daniel Indurius Tambunan )



## LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis di dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Bilamana di kemudian hari terdapat kesalahan yang berakibat skripsi ini tidak dianggap sah dan menyalahi sistematika penulisan, maka penulis siap untuk mendapatkan sanksi dengan peraturan yang berlaku.

Medan Oktober 2021



DANIEL INDURIUS TAMBUNAN

NPM : 16840030



**ABSTRAK**  
**PENERAPAN HUKUMAN PELANGGAR LALU LINTAS KARENA  
KELALAIAN MENGAKIBATKAN KEMATIAN PADA  
ORANG LAIN**  
**(Studi Putusan Nomor : 757/Pid.Sus/2018/PN.STB)**

**OLEH:**  
**DANIEL INDURIUS TAMBUNAN**  
**NPM: 168400030**  
**BIDANG HUKUM KEPIDANAAN**

Perkembangan teknologi di bidang transportasi di Indonesia sudah sangat bagus khususnya transportasi darat, kendaraan menggunakan mobil maupun sepeda motor di kota-kota besar yang memiliki trafik lalu lintas super sibuk tentunya bukan hal yang mudah dan nyaman, selain di repotkan dengan kemacetan yang semakin hari semakin menjadi jadi selain itu banyak masyarakat yang tidak taat saat berlalu lintas, efek ini selain menambah faktor kecelakaan lalu lintas juga akan memunculkan kebiasaan saat berlalu lintas bahkan membuat kita tidak nyaman berkendara di jalan raya adapun permasalahan dalam skripsi ini ialah Bagaimana bentuk pertanggung jawaban pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain? Apakah putusan hakim dalam perkara Nomor : 757/pid.sus/2018/Pn.Stb, tentang penjatuhan sanksi pidana terhadap pelaku telah memiliki kepastian, keadilan, dan manfaat di hadapan masyarakat Metode penelitian yang peneliti gunakan dalam penyelesaian skripsi ini ialah metode Yuridis Normatif Adapun hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Majelis Hakim yang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara ini telah menerapkan aturan Hukum yang berlaku sesuai dengan ketentuan pidana yang berlaku. Hal ini dapat ditunjukkan dengan melihat bahwa Majelis Hakim dalam memutus bahwa perbuatan terdakwa telah memenuhi unsur-unsur tindak pidana kelalaian Lalu Lintas sesuai dengan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas kebenaran materil yang diperoleh dari surat dakwaan, keterangan-keterangansaksi, fakta-fakta, dan bukti-bukti yang terungkap dalam proses persidangan. Pertimbangan Hukum Majelis Hakim dalam penerapan Hukum materil dalam kasus tersebut sudah sesuai dengan hukum pidana yang berlaku di Indonesia. Kesimpulan yang bias diambil peneliti dalam skripsi ini ialah .Penjatuhan Pidana penjara selama dua bulan terhadap pelaku tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dalam Putusan Nomor: 757/pid.sus/2018/Pn.Stb telah memenuhi keadilan substantif, karena perbuatan yang dilakukan terdakwa tidak didasarkan pada unsur kesengajaan, tetapi mutlak karena unsur kelalalaian yaitu kecelakaan lalu lintas yang terjadi secara spontan dan tidak dapat dihindari oleh pelaku maupun korban.

**Kata Kunci :** Penerapan Hukum, Pelanggaran Lalu Lintas, Kematian Orang Lain

## ABSTRACT

**DANIEL INDURIUS TAMBUNAN**

**168400030**

**“Dereliction of the application of sentences for traffic-offenders leads to death in others”.**

**(Verdict Study of Number: 757/Pid.Sus/2018/PN.STB)**

**Supervised by Dr. Rizkan Zulyadi Amri, SH., M.H. and M. Yusrizal Adi Syaputra, S.H., M.H.**

## LEGAL EXPARTISE

The latest techonologies in the field of Transportation in Indonesia are very good especially road Transportation, Car and Motorized Motorbikes in big cities with super busy traffic are certainly not easy and comfortable, Apart from the escalating hounding of the jumping becomes more and more frequent and the frequent jumping becomes more and more frequent and the frequent jumping of traffic, this effect in addition to adding to the factor of traffic accidennts will also result in traffic habits that even make uncomfortable Riding on the highway as well as the issue in this thesis is how can anyone be held accountable for the driver f a Motor vehicle whose negligence led to a traffic accident resulting in the los of others lives? Does the judge judge dalam perkara Nomor: 757/Pid.sus/2018/Pn.Stb, tentang penjatuhan criminal penalties against the perpetrator already have certainty, justice, and Bebefits before the public the research methods that researchers use in the completion of this thesis is the normatife juridical method the results of this study indicate that the council of judges those who examine prosecute, and decide this matter have applied the rules Current Laws consistent with applicable criminal provisions. It can be shown deugan sees that the courf of judges in breaking off that exchange of accused has met elements of criminal negligence in the cross in accordance with article 310 verses (4) 2009 22<sup>nd</sup> invitation on the subject traffic and road transport based on the material truth obtained from an indictment. The facts, facts, and evidence revealed during the trial. The curts legal consideration in the application of criminal law in the case is consistent with the criminal law of Indonesia. The biased conclusion drawn bay the researcher in this thesis is the two-month prison sentences of negligent criminal resulting in the death of the worldin a verdict 757/Pid.Sus/2018/Pn/Stb had satisfied substantiating justice, since the actions of the accused were based, not on deliberate deliberation, but absolute because of the traffic accident that occuret spontaneously and could not be avoided bay either the perpetrator or the victim

**Keywords :** Application Of Law, Taffic Violation, Death Of Others

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan kesehatan dan kesempatan, dan didorong dengan cita-cita, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini guna melengkapi tugas-tugas yang diwajibkan kepada Mahasiswa Universitas Medan Area pada Fakultas Ilmu Hukum untuk memperoleh gelar kesarjanaan.

Dalam penulisan skripsi ini penulis mengalami banyak kesulitan seperti keterbatasan waktu, kurangnya literatur yang diperlukan, keterbatasan kemampuan menulis sendiri dan sebagainya, namun demikian dengan kemauan keras yang didorong oleh rasa tanggung-jawab dan dilandasi itikad baik, akhirnya kesulitan tersebut dapat diatasi.

Adapun judul yang diajukan sehubungan dengan penyusunan skripsi ini adalah berikut ini “penerapan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas karena kelalaiannya mengakibatkan luka berat dan meninggalnya orang lain studi putusan nomor 757/pid.sus/2018/Pn.Stb)”.

Dalam penulisan skripsi ini banyak pihak telah membantu, maka pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima-kasih kepada pihak-pihak tersebut, terutama kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng., M.Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Bapak Dr. Rizkan Zulyadi Amri, SH., M.H, selaku Dekan di Fakultas Ilmu Hukum Universitas Medan Area. Sekaligus Pembimbing I saya yang tiada henti henti memberi kritik dan saran
3. Bapak Zaini Munawir SH., M.Hum Wakil Dekan bagian Akademik
4. Ibu wessy Trina SH. MH
5. Bapak Ridho Mubarak, SH., MH, Wakil Dekan bagian Kemahasiswaan
6. Ibu Ari Kartika SH., MH Selaku Ketua Program Studi Kepidanaan



7. Ibu Anggereni Atmei Lubis , SH., M.Hum
8. Bapak M.Yusrizal Adi Syaputra, SH, MH, selaku Dosen Pembimbing II saya mengucapkan terima kasih yang telah memberikan saran
9. Ibu Dessy Agustina Harahap, SH., M.HUM, selaku Dosen dan Sekretaris di Seminar saya dan memina dalam penyelesaian skripsi
10. Bapak dan Ibu Dosen di Fakultas Ilmu Hukum serta semua unsur staf administrasi Universitas Medan Area.
11. Terimakasih kepada keluarga saya terutama untuk Ayah saya( Pardamean Tambunan), Dan Ibu saya ( Benceria lumbanggaol), Dan saudari saya ( Sunda Nofrida Elisabet Br.Tambunan) yang selalu memotivasi saya dan memberi semangat dalam penulisan skripsi ini.

Rekan-rekan se-almamater di Fakultas Hukum Universitas Medan Area dan Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu oleh penulis.Akhir kata, atas segala budi baik semua pihak kiranya mendapat ridho oleh Tuhan Yang Maha Esa.

Penulis juga mengucapkan rasa terima-kasih yang sedalam-dalamnya kepada teman teman khususnya Stambuk '16 yang telah memberikan dorongan tersendiri kepada penulis sehingga akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan.

Demikianlah penulis sampaikan, dan semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Medan, 06 Oktober 2021

Penulis

**Daniel Indurius Tambunan**  
**NPM : 168400030**

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>v</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Perumusan Masalah .....	9
C. Tujuan Penelitian .....	9
D. Manfaat Penelitian .....	9
E. Hipotesa .....	10
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>12</b>
A. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas .....	12
1. Pengertian Lalu Lintas .....	12
2. Pengertian Angkutan Jalan .....	17
B. Faktor Kelalaian (Kealpaan/Cupa) Dalam Kecelakaan Lalu Lintas.....	20
1. Jenis-Jenis Kealpaan (Culpa) .....	21
2. faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas .....	26
C. Displin Berlalu Lintas .....	33
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>43</b>
A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	43
1. Waktu Penelitian.....	43

2. Tempat Penelitian .....	43
B. Metodologi Penelitian .....	44
1. Jenis Penelitian .....	44
2. Sifat Penelitian.....	45
3. Teknik Pengumpulan Data .....	46
4. Analisis Data .....	47
<b>BAB IV PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>48</b>
A. Hasil Penelitian .....	48
1. Tanggung Jawab Hukum Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Karena Kelalaian Mengakibatkan Luka Berat Dan Kematian Orang Lain.....	48
2. Jenis-jenis putusan Hakim dalam Hukum pidana .....	77
B. Pembahasan.....	80
1. Bentuk pertanggung jawaban pengemudikendaraan bermotor karena kelalaian menyebabkan kecelakana lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa.....	80
2. Putusan Hakim dalam Perkara Nomor : 757/pid.sus/2018/PN.Stb, tentang penjatuhan sanksi Pidana terhadap pelaku telah memiliki Kepastian, Keadilan, dan Manfaat di hadapan Masyarakat .....	83
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>94</b>
A. Kesimpulan .....	94
B. Saran .....	95
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>96</b>

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Perkembangan teknologi di bidang transportasi di Indonesia sudah sangat bagus khususnya transportasi darat, berkendara menggunakan mobil maupun sepeda motor di kota-kota besar yang memiliki trafik lalu lintas super sibuk tentunya bukan hal yang mudah dan nyaman, selain di repotkan dengan kemacetan yang semakin hari semakin menjadi jadi selain itu banyak masyarakat yang tidak taat saat berlalu lintas, efek ini selain menambah faktor kecelakaan lalu lintas juga akan memunculkan kebiasaan saat berlalu lintas bahkan membuat kita tidak nyaman berkendara di jalan raya.

Hilangnya kenyamanan saat berkendara pun sering menimbulkan rasa emosi kepada setiap pengendara. Terkadang sering juga terlihat orang-orang di jalan raya melampiasakan rasa emosinya pada setiap pengendara, seperti saling teriak dan juga sampai adu jotos, akibat mudanya emosi muncul karena faktor lalu lintas, bahwa segala sesuatu yang terjadi di jalan raya sifatnya merugikan orang lain seperti kendaraan yang berada di depan kita yang secara tiba-tiba tanpa adanya tanda lampu sein membelok dengan mendadak, dan juga pengendara yang menerobos lampu merah yang risikonya sangat besar.<sup>1</sup>

Permasalahan yang terjadi pada kondisi lalu lintas di jalan raya telah menimbulkan berbagai masalah khususnya menyangkut permasalahan lalu lintas. Permasalahan di antaranya adalah pertambahan kendaraan bermotor yang di keluarkan oleh pabrik dan tidak di barengi penambahan akses jalan. Kondisi ini

---

<sup>1</sup> Rinto Raharjo, *Tertib Berlalu Lintas*, (Yogyakarta: Safa Media, 2014), hlm 5.



mengakibatkan kemacetan lalu lintas karena masyarakat yang enggan mematuhi rambu rambu lalu lintas yang ada sehingga tidak heran setiap harinya sering terjadi pelanggaran lalu lintas yang tidak sedikit menimbulkan kecelakaan dan sampai mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang.

Pada kenyataannya masih banyak oknum yang melakukan pelanggaran lalu lintas baik dari pihak pengguna jalan maupun dari pihak penegak Hukum itu sendiri. sesuai dengan yang terjadi di lapangan banyak pelangar-pelanggaran lalu lintas yang dianggap kecil tapi bisah mengakibatkan gangguan besar bagi ketertipan umum, kerugian,dan juga kematian.<sup>2</sup>Dan oleh karena itu berlakunya Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang lalu lintas dan angkutan jalan di laksanakan secara bersama-sama oleh instansi terkait sebagai berikut :

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang jalan.
2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu intas dan angkutan jalan.
3. Urusan peerintahan di bidang pengemangan industri lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri.
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, Safa Media, hlm. 70.

5. Urusan pemerintahan 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.

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap Pembina bidang lalu lintas dan angkutan jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana, serta dipertanggungjawabkan<sup>3</sup>. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan juga mengatur masalah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka, baik luka ringan, maupun luka berat, atau sampai meninggal dunia sebagai berikut:

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), di pidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan dengan denda paling banyak Rp 1.000.000.00 (satu juta rupiah);
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang sebagaimana di maksud dalam pasal 229 ayat (3) di pidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dengan denda Rp 2.000.000.00 (dua juta rupiah);

---

<sup>3</sup> Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 *tentang lalu lintas dan angkutan jalan*, kesind utama, hlm 155

3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4) di pidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dengan denda paling banyak Rp 10.000.000.00 (sepuluh juta rupiah);
4. Dalam hal kecelakaan lalu lintas sebagai mana di maksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia di pidana penjara paling lama 6 ( enam) tahun penjara dengan denda Rp 12. 000.000.00 ( dua belas juta)

Berdasarkan uraian dari Undang-Undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 310 dapat di simpulkan sudah sangat bagus, akan tetapi meskipun Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan telah di terapkan sampai dengan sekarang tetapi tidak dapat di pungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi bahkan semakin banyak, hal ini bisah menggambarkan cerminan bahwa betapa minimya masyarakat akan kesadaran Hukum bagi pengendara sepeda motor dan alat transportasi lainnya karena masi banyak orang-orang yang mengemudi kendaraan tidak tertib dan tidak taat pada rambu-rambu lalu lintas<sup>4</sup>

Berdasarkan pasal 229 Undang-Undang Nomor 2 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan kecelakaan Lalu Lintas di golongan atas :

1. Kecelakaan lalu lintas ringan;
2. Kecelakaan lalu lintas sedang : dan
3. Kecelakaan lalu lintas berat,

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, Kesindo Utama hlm, 149.

Dalam pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, perkara kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) di proses dengan cara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Fakta Hukumnya efektifitas penyelidikan dan penyidikan dalam rangka penegakan Hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas tidak berjalan sebagaimana mestinya faktor yang menjadi penghambat ke tidak efektifan penegakan hukum pidana terhadap tindakan pidana kecelakaan lalu lintas, di akibatkan jumlah penyidik atau penyidik pembantu dalam hal ini unit laka lintas yang tidak sebanding dengan jumlah tingkat kecelakaan lalau linntas, dan di lain pihak secara empiris juga tingkat kesadaran masyarakat untuk melaporkan adanya dugaan tindak pidana kecelakaan lalu lintas menjadi permasalahan tersendiri dalam proses menegakan Hukum pidana di bidang lalu lintas<sup>5</sup>

Dari data terakhir dari Polda Sumut pada 2020 angka pelanggaran lalu lintas berjumlah 1.619 pelanggaran. Sedangkan tahun 2019 angka pelanggar lalu lintas mencapai 5.767. Selama pelaksanaan Operasi patuh 2020 menyita 148 kenalpot blong. Sedangkan jumlah sepeda motor yang di amankan sebanyak 352 unit.

Kapolda Sumatera Utara gelar pasukan untuk kegiatan Operasi Zebra Toba 2019 dapat berjalan dengan optimal dan dapat berhasil dengan tujuan serta sasaran yang telah ditetapkan. “Perlu diketahui bersama bahwa data jumlah kecelakaan lalu lintas pada pelaksanaan Operasi Zebra tahun 2018 adalah sebanyak 78 kejadian, mengalami kenaikan sebanyak 18 kejadian atau trend naik

---

<sup>5</sup> Dedy trisna, 2018 “*penegakan Hukum tindak Pidana kecelakaan lalu lintas di Kota Pontianak berdasar Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*.. Jurnal Hukum voll, No.2



sebesar 30%, apabila dibandingkan dengan periode sebelumnya tahun 2017 yang mengalami kecelakaan sebanyak 60 kejadian, Jumlah korban meninggal dunia pada pelaksanaan operasi zebra tahun 2018 adalah sebanyak 44 orang, mengalami kenaikan sebanyak 23 orang atau trend naik sebesar 109,52 % dibandingkan periode yang sebelumnya di tahun 2017 yang meninggal sebanyak 21 orang. Jumlah pelanggaran lalu lintas operasi zebra tahun 2018 sebanyak 51.265, sedangkan pelanggaran lalu lintas tahun 2017 sebanyak 48.055, mengalami peningkatan sebanyak 3210 atau trend naik 6,68 % dengan jumlah tilang sebanyak 42.821 lembar dan teguran sebanyak 8.444 lembar, sedangkan tahun 2017 jumlah tilang sebanyak 41.168 lembar dan teguran sebanyak 6.887 lembar.<sup>6</sup>

Kasus kecelakaan yang penulis jadikan sebagai topic pembahasan adalah kasus kecelakaan yang terjadi di daerah Dusun Suka Mulia Desa Karang Rejo, Kecamatan Setabat , Kabupaten Langkat pada hari selasa tanggal 10 juli 2018 sekitar pukul 15.45 wib di jalan lintas umum medan – tanjung pura km 33-34 Dusun Suka Mulia, Desa Karang Rejo Kecamatan Setabat , Kabupaten Langkat terjadi kecelakaan antara 1 (satu) unit mobil Toyota avanza BK 1512 RC yang AHMAD SYARIL kemudikan dan membawa 1(satu) orang penumpang yaitu istri dari AHMAD SYARIL yang bernama KHAIRUL BARIAH dengan seorang kakak tua pejalan kaki yang bernama KADIMIN, adapun terjadinya kecelakaan tersebut adalah tabrak dari sisi samping kanan, datang dari tanjung pura menuju medan.

Sampainya di lokasi kejadian saat itu di depan terdakwa ada 1(satu) unit mobil Truk Cold Diesel yang No polisinya tidak di ketahui terdakwa identitasnya

---

<sup>6</sup> Tekan - angka - pelanggaran - lalin - Polda - Sumut - gelar - Operasi - Zebra - 2019/ Medanheadlines.com

yang berjalan searah dari jarak + 20 meter kerah medan, tepatnya di depan Truk Cold Diesel yang No polisinya tidak di ketahui terdakwa melihat ada seorang laki-laki tua berjalan kaki menyebrang dan posisi sudah di tengah badan jalan setelah itu saat mobil Toyota Avanza BK 1512 RC yang terdakwa kemudian memasuki jalan tikungan kanan secara tiba tiba terdakwa terkejut melihat pejalan kaki yang menyebrang tersebut sudah berdiri di pinggir badan jalan sehingga terdakwa langsung membenting setir ke kiri dan bagian depan kanan mobil yang terdakwa kemudi membentur pejalan kaki tersebut selanjut nya mobil Toyota AvanzaBK 1512 RC yang terdakwa kemudi masuk ke parit jalan sebelah kiri menuju arah medan sedangkan pejalan kaki tersebut terjatuh di beram jalan dalam posisi terlungkup yang berada di belakang Mobil Toyota Avanza BK 1512 RC sekiter 2 (dua) meter akibat dari kejadian tersebut terdakwa tidak mengetahui luka-luka yang dialaminya dan saat terdakwa berada pos lintas Sei Karang sekira pukul 20.00 wib.

Terdakwa mendengar kabar bahwa pejalan kaki-kaki tersebut meninggal dunia dalam perawatan di rumasakit, dan korban mengalami luka robek di kaki bagian kiri,sebanyak 8(delapan) jahitan, luka robek di bagian tangan kanan sebanyak 4(empat) jahitan kondisi tangan kanan korban patah dan meninggal dunia, dan surat Visum Et Repertum nomor : B/160/VII/2018/LL tanggal 18 juli 2018 an KADIMIN yang dibuat oleh dokter Dr. Poniman selaku dokter yang memeriksa. Dan berdasarkan keputusan hakim yang mengadili. Menyatakan bahwa terdakwa Ahmad Syahril terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah karena melakukan tindak pidana,karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan luka berat dan meninggal nya orang lain, dan

menjatuhkan pidana terhadap terdakwa selama 2 (dua) bulan, menetapkan masalah tahanan yang telah di jalani terdakwa di kurangi seluruhnya dari pidana yang di jatuhkan dan barang bukti berupa 1(satu) unit Mobil Toyota Avanza BK 1512 RC, 1(satu) STNK BK 1512 RC No. 00723796,1(satu) lembar SIM golongan A an. Ahmad syahril No SIM.6208072815208, di kembalikan kepada terdakwa, dan membebaskan biaya perkara kepada terdakwa sebesar Rp. 2.000(dua ribuan rupiah).

Di dalam perkara ini majelis Hakim memutuskan dengan menggunakan Pasal 310 ayat 4 dan Hakim menjatuhkan Pidana Penjara selama 2(dua) bulan dengan di kurangi masa terdakwa di dalam tahanan,yang mana di dalam Putusan tersebut jauh dari kata keadilan yang seharusnya di terapkan oleh Majelis Hakim di tenga tenga Masyarakat, walaupun terdakwa sudah berdamai dengan korban, dan berprilaku baik dalam mengikuti persidangan, namun hal ini sungguh menyakiti perasaan Masyarakat tentang keadilan yang di terapkan.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengkaji apa yang menjadi pertimbangan majelis hakim dalam pembuatan keputusan yang di tuangkan dalam bentuk skripsi dengan judul "**Penerapan Hukuman Pelanggar Lalu Lintas Karena Kelalaiannya Mengakibatkan Kematian Orang Lain (Studi Putusan Pengadilan Negeri STB Nomor 757/pid.sus/2018/PN.Stb)**".

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah sebagaimana yang telah diuraikan diatas, maka yang menjadi rumusan masalah pada penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana bentuk pertanggung jawaban pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain ?
2. Apakah Putusan Hakim dalam Perkara Nomor : 757/pid.sus/2018/PN.Stb, tentang penjatuhan sanksi Pidana terhadap pelaku telah memiliki Kepastian, Keadilan, dan Manfaat di hadapan Masyarakat ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana bentuk pertanggung jawaban pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain.
2. Untuk mengetahui bahwa putusan majelis hakim dalam perkara Nomor : 757/pid.sus/2018/PN.Stb, apakah sudah membari rasa kepastian,keadilan dan manfaat Hukum di hadapan Masyarakat

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Secara Teoritis

Dalam penulisan manfaat penelitian ini penulis memberikan informasi pada para penegak Hukum untuk melihat segala pertimbangan dari yang di alami korban dan bagaimana rasa tanggungawab pelaku terhadap korban, dalam mengeluarkan Putusan dalam kasus kasus Pidana Khususnya tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas, agar Putusan yang Majelis Hakim keluarkan dapat memberi rasa Kepastian Hukum, Keadilan, dan Manfaat Hukum di tenga-



tenga Masyarakat,dan sehingga kedepannya Praperadilan dapat di jadikan sebagai tempat mencari Keadilan

## 2. Secara Praktis

Hasil penelitian ini dapat di manfaatkan untuk memberikan informasi dan gambaran kepada Masyarakat agar masyarakat mengerti Hukum dan Praturan-Peraturan, dan mentaati Praturan-Praturan yang berlaku di Negara Republik Indonesia.

## E. Hipotesa

Penelitian ini yang dilakukan untuk keperluan penulisan ilmiah pada umumnya membutuhkan hipotesis, karena hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Oleh karena itu rumusan masalah penelitian biasanya di susun dalam kalimat jawaban pertanyaan sementara karena jawaban yang di berikan baru di dasarkan teori relavan, belum berdasarkan empiris melalui pengupulan data.<sup>7</sup>

Adapun hiptesis penelitian ini adalah:

1. Pertanggungjawaban pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan luka berat dan meninggalnya Orang lain, itu di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 4 (Empat).
2. Berdasarkan Putusan Hakim dalam perkara Nomor 757/pid.sus/2018/PN.stb, tentang penjatuhan Sanksi Pidana terhadap terdakwa, merasa tidak adil karena di dalam putusan perkara diatas hakim menjatuhi Hukuman kurungan terhadap Terdakwa selama 2 (dua) bulan

---

<sup>7</sup> Sugiono, *metode penelitian ilmu administrasi*, Alfabeta, Bandung, 2015, hal 39.

dan barang barang bukti seperti 1 (satu) unit mobil Toyotan Avanza BK 1512 RC, di kembalikan kepada terdakwa, sedangkan dalam pasal 4 (empat) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan berbunyi : Dalam hal kecelakaan lalu lintas sebagai mana di maksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia di pidana penjara paling lama 6 ( enam) tahun penjara dengan denda Rp 12. 000.000.00 ( dua belas juta). Karena hakim menggunakan pasal ini di dalam kasus diatas .



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas

##### 1. Pengertian Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) bahwa yang dimaksud dengan Lalu Lintas:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
6. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna

Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.

7. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
8. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
9. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
10. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
11. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
12. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.<sup>8</sup>

Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib di lengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:

1. Rambu lalu lintas;
2. Marka jalan;

---

<sup>8</sup> Erwin Nico Alamsyah Putra, 2017, “*Penyelasaan tindak Pidana Kealpaan yang menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintasan dan Matinya Orang lain yang dilakukan Pengemudi Kendaraan Bermotor*”, (Universitas Medan Area,2017).



3. Alat-alat pemberi syarat lalu lintas;
4. Alat penerang jalan;
5. Alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan;
6. Alat pengawasan dan pengguna jalan.<sup>9</sup>

Operasi lalu lintas di jalan raya ada empat unsur yang saling berkaitan yaitu, pengemudi, kendaraan, jalan, dan pejalan kaki. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur. Melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas, tata cara berlalu lintas di jalan di atur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas.<sup>10</sup>

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalanyang tidak di duga dan di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.<sup>11</sup> Dan kecelakaan lalu lintas juga merupakan salah satu kejadian yang menjadi salah satu masalah dalam bidang kesehatan Masyarakat yang sangat penting. Sekitar 1,35 juta orang meninggal dunia setiap Tahunnya dan puluhan juta orang mengalami luka akibad ngalami kecelakaan lalu lintas. Kota Medan merupakan salah satu wilayah dengan jumlah kecelakaan lalu lintas tertinggi di Sumatra Utara.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> *Ibid*, safe media hlm 119.

<sup>10</sup> Febriani, Ani, 2019. “Analisis hukum penerapan sanksi pidana oleh hakim terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian” (Skripsi Fakultas Hukum Pidana- Universitas Sumatra Utara, 2019).

<sup>11</sup> Lihat pada pasal 229 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

<sup>12</sup> Erika Permatasari Silalahi, 2020. “gambaran faktor faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di kota medan tahun 2016-2019.” (Universitas Sumatra Utara 2020).

Menurut **Muhammad Ali**, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan menurut **Poerwodarminta** bahwa lalu lintas adalah :

1. Perjalanan bolak-balik;
2. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya;
3. Berhubungan antara sebuah tempat.<sup>13</sup>

Menurut **Djajoesman** mengemukakan bahwa lalu lintas diartikan sebagai gerak manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sarana umum. Meskipun berbagai peraturan telah dibuat, tetap saja pelanggaran lalu lintas kerap terjadi, bahkan tidak sedikit yang kita ketahui, pengertian pelanggaran adalah perbuatan (perkara) melanggar tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan<sup>14</sup>

Secara umum mengenai kewajiban dan tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan atau perusahaan angkutan di atur dalam pasal 234 ayat 1 (satu) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan bahwa : “pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang dan atau pemilik barang atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi”.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Poerwadarminta, 1993, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Op.Cit.*, hlm. 55.

<sup>14</sup> W.J. Poerwagarminto, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1989, hlm 98.

<sup>15</sup> Pasal 234 ayat 1 *Undanng-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*.

Sedangkan pelanggaran lalu lintas tertentu atau sering disebut tilang, merupakan kasus dalam ruang lingkup hukum pidana yang di atur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Hukum pidana yang mengatur perbuatan-perbuatan yang di larang oleh Undang-Undang dan berakibat diterapkannya hukuman bagi siapa saja yang melakukannya dan memenuhi unsur-unsur perbuatan yang di sebutkan dalam Undang-Undang.

Dalam hukum pidana selalu terkait dengan 2 (dua) jenis perbuatan yaitu perbuatan kejahatan dan perbuatan pelanggaran, perbuatan kejahatan ialah perbuatan yang tidak hanya bertentangan dengan Undang-Undang tapi juga bertentangan dengan nilai moral, nilai Agama, dan rasa keadilan masyarakat, contohnya seperti mencuri, membunuh, dan berzina, sedangkan pelanggaran ialah perbuatan yang hanya di larang oleh Undang-Undang, seperti tidak memakai helm saat menggunakan sepeda motor, dan tidak memakai sabuk pengaman.

Hal ini yang nyebabkan sulitnya menentukan daera mana yang miliki tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas. Dan oleh sebab itu Informasi mengenai daerah rawan kecelakaan sangat di butukan melalui informasi dari masyarakat dan penegak Hukum, dan informasi tersebut dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk pengawasan maupun tindakan antisipasi khususnya bagi kepolisian, kota Medan adalah Ibukota dari Provinsi Sumtra Utara, kota ini merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia, setelah Jakarta dan Surabaya, kota Medan merupakan salah satu dari sejumlah kota di Indonesia yang mengalami masalah lalu lintas. Tercatat 25,08% dari keseluruhan kasus kecelakaan lalu lintas di Sumatra Utara pada tahun 2016 terjadi di kota Medan<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Teuku Aldy Farhan, 2019, "*Pemodelan tingkat kerawanan kecelakaan Lalu Lintas berbasis System informasi grafis di kota Medan*", (Universitas Sumatra utara, 2019).

## 2. Pengertian Angkutan Jalan

Peningkatan transportasi di Indonesia cukup signifikan khususnya di wilayah sumatra utara. Hal ini tentu berdampak negatif bagi pengguna transportasi jika tidak menerapkan standar keselamatan dalam berkendara. Menteri Perhubungan Republik Indonesia telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2015 tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang bertujuan meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya. Adanya Peraturan tersebut tentu dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan apabila implementasinya di terapkan dengan baik oleh para pengguna kendaraan termasuk transportasi umum.<sup>17</sup>

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan system yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas. Pengaturan hukum tentang standar lalu lintas dan angkutan jalann yang menyangkut, keselamatan, keamanan, keterjngkauan, kesejahteraan, dan keteraturan, adalah Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 2012 tentang tatacara pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan angkutan jasa, peraturan pemerintah 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor untuk umum dalam trayek, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang keselamatan Lalu Lintas dan Jalan, implementasi standar keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di kota Medan relative sangat rendah, karena keamanan, keselamatan, kenyamanan, keteraturan, dan kesetaraan di dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum dapat di wujudkan,

---

<sup>17</sup>Jimmi Pinayungan, Heri kusmanto, dan Isnaini, 2018, *“Implementasi Peraturan Menteri perhubungan Republik Indonesia tentang stanfar keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”* (Universitas Medan Area, 2018).

sebagai buktinya masi banyak di temukan pelanggaran-pelanggaran. Upaya ngatasi hambatan dalam implementasi setandar keselamatan lalu lintas dann angkutan jalan terdiri dari secara internal, peraturan jalan dan upaya pengaturan system lalu lintas sedangkan secara external pengaturan faktor kendaraan dan upaya pengaturan faktor manusia.<sup>18</sup>

Berikut ini beberapa penjelasan dari transportasi:

1. Menurut **Morlok**, Tranportasi didefenisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain.
2. Menurut **Bowersox**, Tranportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan yang di butuhkan. Secera umum Tranportasi adalah suatu kegiatan memindahkan suatu barang dari tempat ke tempat lain.
3. Menurut **Steenbrink**, Tranportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari tempat ke tempat-tempat yg berpisah secara geografis.
4. Menurut **Papacostas**, transportasi didefinisikan sebagai suatusistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan system control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah darisuatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untukmendukung aktivitas manusia<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Rensius pasaribu, Suria Ningsih, Hemat Tarigan, 2016, *“implementasi standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan ditinjau dari perspektif Hukum Administras Negara”* (Universitas Sumatra Utara, 2016)

<sup>19</sup><http://repository.untag-sby.ac.id/988/3/BAB%20II.pdf>



5. Menurut **Swardjiko Warpani** Transportasi adalah angkutan umum penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, seperti mini bus, kereta api, angkutan air, dan angkutan udara<sup>20</sup>

Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang di terapkan secara nasional. Batas kecepatan paling tinggi di tentukan berdasarkan kawasan pemukiman, kawasan perkotaan, jalan antar kota, dan jalan bebas hambatan. Atas berdasarkan pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, pemerintah daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas.<sup>21</sup>

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan angkutan di bagi ada beberapa jenis angkutan yaitu;

1. Angkutan orang dan barang;
2. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor;
3. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek;
4. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek;
5. Angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum;

Berdasarkan jenis angkutan yang diatas memiliki fungsi yang berbedan dan semua jenis angkutan diatas melmiliki ijin yang di atur dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> <https://Raypratama.blogspot.com/2012/02/pengertian-angkutan-jalan.html>.

<sup>21</sup> *Ibid*, safe media hlm 117.

<sup>22</sup> Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, liat pada bab x.

## B. Faktor Kelalaian (Kealpaan/Cupa) Dalam Kecelakaan Lalu Lintas.

Sanksi Pidana Adalah suatu Hukuman sebab akibat, sebab adalah kasusnya dan akibat adalah Hukumnya, orang yang terkena akibat akan memperoleh sanksi baik masuk penjara ataupun terkena Hukuman lain dari pihak berwajib. Sanksi Pidana merupakan suatu jenis sanksi yang bersifat yang diancamkan atau dikenakan terhadap perbuatan atau pelaku perbuatan Pidana atau tindak pidana yang dapat mengganggu atau membahayakan kepentingan Hukum. Sanksi pidana pada dasarnya merupakan suatu penjamin untuk merehabilitasi perilaku dari pelaku kejahatan tersebut, namun tidak jarang bahwa Sanksi Pidana diciptakan sebagai suatu ancaman dari kebebasan manusia itu sendiri. Pidana adalah penderitaan yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi unsur syarat-syarat tertentu<sup>1</sup>, sedangkan Roslan Saleh menegaskan bahwa pidana adalah reaksi atas delik, dan ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja dilimpahkan Negara kepada pembuat delik.<sup>23</sup>

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), kelalaian biasanya disebut juga dengan kesalahan, kurang hati-hati, atau kealpaan Pasal 359 KUHP menyebutkan “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Sedangkan Pasal 360 KUHP ayat (1) dan (2) berbunyi:

*Ayat 1: “Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau Pidana kurungan paling lama satu tahun”.*

---

<sup>23</sup> Saleh Roeslan, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 2009, hlm. 81.

Ayat 2: “Barangsiapa karena kesalahannya (Kelalaiannya) menyebabkan Orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama Sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama Enam bulan atau pidana denda paling tinggi Empat Ribu Lima Ratus Rupiah”.

### 3. Jenis-Jenis Kealfaan (Culpa)

#### a. Kealfaan Karena Orang

Untuk melihat apakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan dimuka persidangan, maka harus ditentukan apakah pelaku tindak pidana melakukan kesalahan dengan sengaja (dolus) atau kelalaian/Kealfaan (culpa). Dalam lapangan hukum pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan opzet merupakan salah satu unsur yang terpenting. Dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, maka apabila didalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan *Opzettelijk*, maka unsur dengan sengaja ini menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan. Sengaja berarti juga adanya kehendak yang disadari yang ditujukan untuk melakukan kejahatan tertentu. Maka berkaitan dengan pembuktian bahwa perbuatan yang dilakukannya itu dilakukan dengan sengaja, terkandung pengertian menghendaki dan mengetahui atau biasa disebut dengan *willens en wetens*. Yang dimaksudkan disini adalah seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja itu haruslah memenuhi rumusan *willens* atau haruslah menghendaki apa yang ia perbuat dan memenuhi unsur *wettens* atau haruslah mengetahui akibat dari apa yang ia perbuat. Di sini dikaitkan dengan teori kehendak yang

dirumuskan oleh **Von Hippel** maka dapat dikatakan bahwa yang dimaksudkan dengan sengaja adalah kehendak membuat suatu perbuatan dan kehendak untuk menimbulkan suatu akibat dari perbuatan itu atau akibat dari perbuatannya itu yang menjadi maksud dari dilakukannya perbuatan itu. Jika unsur kehendak atau menghendaki dan mengetahui dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan tidak dapat dibuktikan dengan jelas secara materil karena memang maksud dan kehendak seseorang itu sulit untuk dibuktikan secara materiil maka pembuktian adanya unsur kesengajaan dalam pelaku melakukan tindakan melanggar hukum sehingga perbuatannya itu dapat dipertanggung jawabkan kepada si pelaku seringkali hanya dikaitkan dengan keadaan serta tindakan si pelaku pada waktu ia melakukan perbuatan melanggar Hukum yang dituduhkan kepadanya tersebut. Disamping unsur kesengajaan diatas ada pula yang disebut sebagai unsur kelalaian atau Kelapaan atau Culpa yang dalam Doktrin Hukum pidana disebut sebagai kealpaan yang tidak disadari atau *Onbewuste Schuld* dan Kealpaan disadari atau *bewuste schuld*. Dimana dalam unsur ini faktor terpentingnya adalah pelaku dapat menduga terjadinya akibat dari perbuatannya itu atau pelaku kurang berhati-hati. Wilayah culpa ini terletak diantara sengaja dan kebetulan. Kelalaian ini dapat didefinisikan sebagai apabila seseorang melakukan sesuatu perbuatan dan perbuatan itu menimbulkan suatu akibat yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh Undang-Undang, maka walaupun perbuatan itu tidak dilakukan dengan sengaja namun pelaku dapat berbuat secara lain sehingga tidak menimbulkan akibat yang dilarang oleh

Undang-Undang, atau pelaku dapat tidak melakukan perbuatan itu sama sekali. Dalam culpa atau kelalaian ini, unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya, atau dengan kata lain bahwa pelaku dapat menduga bahwa akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh undangundang. Maka dari uraian tersebut diatas, dapat dikatakan bahwa jika ada hubungan antara batin pelaku dengan akibat yang timbul karena perbuatannya itu atau ada hubungan lahir yang merupakan hubungan kausal antara perbuatan pelaku dengan akibat yang dilarang itu, maka Hukuman Pidana dapat dijatuhkan kepada si pelaku atas perbuatan pidananya itu.

b. Kealfaan Karena Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan yang kerap kali menghantui Kecelakaan adalah fungsi rem, kondisi ban, hingga pencahayaan.ada beberapa faktor yang menyebabkan kendaraan mengalami kecelakaan lalu lintas, seperti terbalik atau menabrak, faktoor tersebut diantaranya adalah :

- a. Genangan air, memasuki musim penghujan dapat dipastikan banyak genangan yang tercipta akibat kondisi jalan yang tidak mulus atau bergelombang. Melaju dengan kecepatan di atas 60 km/jam, membuat daya cengkram ban pada aspal mulai berkurang, bahkan bisa hilang. Air merupakan materi penghalang antara ban dengan permukaan jalan. Akan lebih berbahaya lagi ketika tapak



- ban sudah tipis. Kecenderungan yang kerap terjadi adalah kendaraan secara tiba-tiba akan menarik ke kanan atau ke kiri.
- b. Pecah ban, sama bahayanya dengan genangan. Bukan hanya kendaraan yang susah dikendalikan, bisa juga kendaraan tiba-tiba oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi .
  - c. Jalan Bergelombang, ketika kendaraan melaju kencang dan melewati gelombang, yang terjadi adalah kendaraan sedikit melayang. Bahkan bagian belakang sering tak bisa diatur, terlebih jika kondisi suspensi sudah jelek. Jalan tidak rata ini menyebabkan kendaraan melayang karena ban tidak menempel dengan baik sehingga kehilangan kendali.
  - d. Rem Blong ataupun Slip, hal ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengandalkan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu lakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum berpergian.
  - e. Human Error, faktor ini merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalulintas. Beberapa contohnya adalah memacu kendaraan melampaui kemampuan mengemudi, mengantuk, reaksi yang berlebihan ketika mobil mengalami gejala negatif pengendalian seperti limbung, oversteer maupun understeer.

Menurunnya konsentrasi pengemudi karena sibuk sms, telpon dan makan sambil menyetir.<sup>24</sup>

Undang-Undang tidak memberi definisi apakah kelalaian itu. Menurut **Memorie van Toelichting** mengatakan, bahwa kelalaian (Culpa) terletak antara sengaja dan kebetulan. Bagaimanapun juga culpa itu dipandang lebih ringan dibanding dengan sengaja. Oleh karena itu **Hazewinkel-Suringa** mengatakan bahwa delik culpa itu merupakan Delik semu (Quasidelicht) sehingga diadakan pengurangan pidana.<sup>25</sup>

Menurut Prof. **Moeljatno, S.H.** dalam Buku Asas-Asas Hukum Pidana, Kealpaan adalah suatu struktur yang sangat *Gecomplieerd*, yang di satu sisi mengarah kepada keliruan dan di sisi lain dalam keadaan batin, dalam kealpaan terkandung makna dalam arti luas yang berupa kesengajaan. Terdapat perbedaan antara kesengajaan dan Kealpaan, dimana kesengajaan terdapat suatu sifat yaitu kehendak dan persetujuan pelaku untuk melakukan suatu perbuatan yang dilarang, sedangkan dalam kealpaan sifat itu tidak di temukan.

**Van Hamel** juga mengatakan bahwa Kealpaan itu mengandung dua syarat yaitu :

1. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana di haruskan oleh Hukum;
2. Tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana di haruskan oleh Hukum.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> Erwin Nico Alamsyah Putra, 2017, “*Penyelasaan tindak Pidana Kealpaan yang menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintasan dan Matinya Orang lain yang dilakukan Pengemudi Kendaraan Bermotor*”, (Universitas Medan Area, 2017).

<sup>25</sup> Andi Hamzah, 2010, Asas-Asas Hukum Pidana, Rinec Cipata, Jakarta, hlm 133.

<sup>26</sup> Prof. Moeljatno, S.H, Rineka cipta, hlm 198-201.

Dalam pengertian Hukum Pidana dapat disebut ciri atau unsur kesalahan dalam arti luas yaitu;

1. Dapat dipertanggungjawabkan pembuat.
2. Adanya kaitan psikis antara pembuat dan perbuatan yaitu adanya sengaja atau kesalahan dalam arti sempit.
3. Tidak adanya dasar peniadaann pidana yang dapat menghapu, dapatnya dipertanggungjawabkan suatu perbuatan kepada pembuat.

Dapat dikatakan bahwa ada kesalahan jika perbuatan dapat di pertanggung jawabkan atas perbuatan, perbuatan dapat di celaan terhadapnya, Celaan ini bukan Celaan etis, tetapi celaan Hukum. Beberapa perbuatan yang dapat dibenarkan secara etis dapat dipidana.<sup>27</sup>

4. faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

1. Faktor Manusia

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi karena beberapa faktor yang saling berinteraksi yaitu faktor pengemudi (Manusia), kendaraan, dan faktor lingkungan, penelitian yang dilakukan oleh suraji pada jaringan lalu lintas dapat diktakan bahwa kecelakaan lalu lintas di pengaruhi oleh faktor Manusia, Kendaraan, dan lingkungan. Dalam faktor ini faktor manusia memiliki kontribusi terbesar pada kecelakaan Lalu Lintas, dan faktor Manusia juga memiliki beberapa penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu;

1. Lengah;
2. Mengantuk;
3. Lelah;

---

<sup>27</sup> Dr. andi hamzah,sh, rineka cipta, asas-asas hukum pidana hlm.107

4. Mabuk;
5. Tidak tertib.

Berdasarkan analisis yang dilakukan 5((lima) penyebab inilah yang menjadi faktor manusia dalam kecelakaan lalu lintas menjadi kontri busi terbesar.

## 2. Faktor kendaraan

Faktor ini merupakan faktor yang paling kecil berkontribusi dalam menimbulkan kecelakaan lalu lintas, faktor kecelakaan lalu lintas yang berasal dari sebagai berikut;

1. Kondisi rem tidak berfungsi;
2. Ban pecah;
3. Saling berselipan.
4. Dan faktor lampu kendaraan

Empat penyebab ini lah yang menyebabkan kan kecelakaan lalu lintas faktor kendaraan.

## 3. Faktor lingkungan

Pertimbangan cuaca yang tidak menguntungkan serta kondisi jalan dapat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas, dan faktor kecelakaan lalu lintas ini berasal dari sebagai berikut;

1. Jalan berlubang;
2. Jalan rusak;
3. Jalan licin;
4. Jalan yang menikung;
5. Lampu jalan ;

## 6. Hujan.<sup>28</sup>

Dan di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk Hukum yang menjadi acuan dasar dan utama yang mengatur segala bentuk aspek lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia.

Sanksi dalam Undang- Undang 22 Tahun 2009 salah satunya di atur dalam Pasal 310. Pasal dalam Pasal ini khusus mengatur sanksi bagi pengemudi yang lalai.

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat(2), di pidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan dengan denda paling banyak Rp 1.000.000.00 (satu juta rupiah);
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang sebagaimana di maksud dalam pasal 229 ayat (3) di pidana dengan pidana penjara palinglama 1 (satu) tahun dengan denda Rp 2.000.000.00 (dua juta rupiah);
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaran bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4) di pidana

---

<sup>28</sup> Marsaid,Ahsan,2013, "*faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilaya polres kabupaten malang*"( Jurnal Keperawatan, volume,1 no 2, November 2013).



dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dengan denda paling banyak Rp 10.000.000.00 (sepuluh juta rupiah);

4. Dalam hal kecelakaan lalu lintas sebagai mana di maksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia di pidana penjara paling lama 6 ( enam) tahun penjara dengan denda Rp 12. 000.000.00 ( dua belas juta).

Sementara bagi Pengendara yang terbukti ada unsur kesengajaan di atur dalam Pasal 311 yang mencakup:

1. Setiap orang dengan sengaja mengemudi kendaraan yang terbukti ada unsur Kesengajaan Bemotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang di Pidana dengan Pidana penjara paling lama satu tahun dan denda palng banyak Rp 3.000.000.00 ( Tiga juta);
2. Dalam perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat(1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan kendaraan atau barang di Pidana paling lama Pidana Penjara paling lama Dua tahun dan denda paling banyak Rp 4.000.000.00 (Empat juta);
3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Linas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang dipidana penjara paling lama Empat tahun atau denda paling banyak Rp 8.000.000.00 (Delapan juta);
4. Dalam perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat dipidana penjara

paling lama 10 tahun dan denda pling banyak Rp 20.000.000.00 (Dua puluh juta);

5. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan Pidana penjara paling lama 12 tahun dengan denda Rp 24.000.000.00 (Dua puluh empat juta).

Undang-Undang ini merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Sebelumnya yaitu Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang mana Undang-undang ini dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan Undang-Undang yang baru. Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 ini berlaku selama 18 tahun, kemudian regulasi tentang Undang-Undang Lalu Lintas diperbaharui pada Tahun 2009.

Peraturan Perundang-Undangan yang mengatur lebih Khusus tentang Kelalaian/Kealpaan didalam mengemudikan kendaraan hingga menyebabkan luka-luka dan kematian, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, Pasal-Pasal yang dapat digunakan untuk menjerat pengemudi kendaraan yang karena kelalaiannya mengakibatkan luka-luka dan kematian bagi orang lain adalah diatur dalam Pasal 310 ayat (1), (2), (3) dan (4) UU LLAJ. Unsur-Unsur Pidana yang terkandung dan harus terpenuhi dalam aturan Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ antara lain:

1. Setiap orang;
2. Mengemudikan kendaraan bermotor;
3. Karena lalai;
4. Mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Atas keempat unsur dalam Pasal 310 UU LLAJ tersebut, umumnya unsur ke (3) yang lebih memerlukan waktu agar dapat terbukti. Melalui penyidikan, Aparat Penegak Hukum, dalam hal ini pihak Kepolisian hendaklah harus membuktikan adanya unsur kelalaian itu. Atas kedua aturan tersebut apabila dalam kasus kecelakaan tersebut mengakibatkan kematian bagi seseorang, maka menurut hukum yang harus dikenakan bagi pengemudi kendaraan tersebut adalah jeratan pidana yang diatur dalam UU LLAJ, dalam hal ini sesuai dengan ketentuan yang mengacu pada Pasal 63 ayat (2) KUHP menyebutkan bahwa “Jika suatu perbuatan masuk dalam suatu aturan pidana yang umum, diatur pula dalam aturan pidana yang khusus, maka hanya yang khusus itulah yang diterapkan.” Acuan dalam Pasal 63 ayat (2) KUHP tersebut, karena kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian telah diatur dalam UU LLAJ sebagai peraturan yang bersifat khusus, maka penuntut umum dalam surat dakwaannya dan Majelis Hakim dalam mengadili dengan menerapkan ketentuan dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ dengan ancaman pidana maksimum 6 (enam) tahun, dan bukan Pasal 359 dalam KUHP.<sup>29</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009.

---

<sup>29</sup> *Ibid.*, Kesindo Utama, hlm 148.

Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang sebelumnya berjumlah 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Undang-undang tersebut di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-undang ini tercantum dalam pasal 3 UU LLAJ, diantaranya adalah :

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa;
3. Terwujudnya penegakan Hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, tertib, selamat, dan lancar yang ditempuh melalui kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan, kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan saat ini, penerapan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya, dinilai berjalan tertatih-tatih, Penyebab utama yang

menghambat kelancaran implementasi Undang-Undang ini adalah tidak mendukungnya sarana dan prasarana. Sarana dan prasarana yang perlu disediakan untuk mendukung kelancaran implementasi Undang-Undang ini adalah struktur organisasi yang memiliki kewenangan dalam melaksanakan norma peraturan dan budaya dalam masyarakat.<sup>30</sup>

### C. Disiplin Berlalu Lintas

Sikap disiplin dalam kehidupan penting mendapat perhatian, sebab melalui sikap disiplin, kegiatan seseorang menjadi lebih baik. Disiplin tidak hanya di perlukan di dalam kehidupan kerja saja, terasuk dalam berlalu lintas, disiplin berlalu lintas adalah suatu prilaku yang patu dan taat terhadap keteraturan dan ketertiban di jalan raya yang di dukung oleh kesadaran dan keyakinan yang tinggi akan kebenaran dan kemanfaatan bagi kehidupan. Banyak faktor yang mempengaruhi kedisiplinan berlalu lintas khususnya pada supir angkot.<sup>31</sup> Apabila merujuk pada keadaan perilaku disiplin sebagai modal utama dalam berlalu-lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor

#### 1. Pendidikan

Internalisasi disiplin sebagai sikap dan perilaku manusia dapat dikembangkan baik melalui jalur pendidikan formal maupun non formal.

- a. Melalui pendidikan formal, dalam melaksanakan ketentuan dalam pasal 208 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>30</sup> "Implementasi UU No. 22 Tahun 2009."

<sup>31</sup> Manalu, Anggi Rosaulina, 2016, " disiplin berlalu lintas pada supir angkot" ( Universitas Medan Area, 2016)



b. Pendidikan nonformal yang dimaksud adalah keluarga maupun institusi sosial di masyarakat. Karena tidak terlepas dari itu, bahwa perilaku disiplin itu pada dasarnya mulai diterapkan di keluarga, mengingat suatu perilaku khususnya ditata secara baik dan terarah dimulai dari lingkungan keluarga, di mana orang tua membina dan mendidik anaknya agar memiliki perilaku yang baik salah satunya disiplin. Keluarga sebagai media merupakan alat yang paling efektif dalam pembiasaan perilaku sejak dini. Pada pelaksanaannya, harus ada dorongan yang kuat dan konsistensi dari orangtua agar anak mudah memahami dan dan melaksanakannya. Orang tua adalah sosok teladan yang akan diidentifikasi dan di internalisasi menjadi peran dan sikap oleh anak. Maka salah satu tugas utama orang tua ialah mendidik keturunannya dengan kata lain dalam relasi anak dan orang tua secara kodrati tercakup unsur pendidik untuk membangun kepribadian anak dan mendewasakannya, karena orang tua merupakan pendidik paling pertama dan paling utama bagi anak-anaknya). **Ki Hadjar Dewantoro** menyatakan bahwa keluarga merupakan “Pusat Pendidikan“ yang pertama kali dan terpenting karena sejak timbulnya adab kemanusiaan sampai kini, keluarga selalu mempengaruhi pertumbuhan budi pekerti tiap-tiap manusia. Di samping itu, orang tua dapat menanamkan benih kebatinan yang sesuai dengan kebatinannya sendiri ke dalam jiwa anak-anaknya. Inilah hak orang tua utama dan tidak bisa dibatalkan oleh orang lain. Bahkan **Shochib** menegaskan bahwa pihak yang harus berperan

pertama kali dalam mewujudkan disiplin pada anak supaya tidak terbawa arus globalisasi adalah peran keluarga. Di masa dewasa ini yaitu mudahnya orang untuk mendapatkan kendaraan bermotor. Dengan demikian terdapat tantangan yang dihadapi para orang tua yang memberikan kemudahan kepada anaknya untuk mengendarai kendaraan roda dua. bahwa peran orang tua merupakan hal terpenting dalam mengawasi serta mendidik langsung anak-anaknya untuk mempersiapkan saat nanti waktunya untuk berkendara, tetapi banyak ditemui juga orang tua saat ini malah memberikan kebebasan pada anaknya untuk mengendarai motor. Dengan demikian, dua faktor yang perlu diperhatikan dalam membimbing anak yang harus dilakukan orang tua yaitu:

1. Kesadaran

Orang tua harus memiliki kesadaran bahwa jalan pemikiran orang tua dengan anak-anaknya tidak sejalan sehingga tidak boleh menyamakan. Perlu disadari pula bahwa masing-masing anak memiliki kecerdasan yang tidak sama meskipun mereka anak kembar. Dengan mengetahui sifat- sifat dalam diri anak, akan memudahkan orang tua dalam membimbingnya.

2. Bijaksana

Sikap bijaksana diperlukan untuk mengerti kemampuan anak, kekurang tahuan terhadap kemampuan anak terkadang menumbuhkan sikap kasar terhadap anak. Sikap kasar akan bertambah persoalannya bahkan bimbingan yang diberikan

terhadapnya justru menjadi tekanan jiwa dalam dirinya. Dalam hal pemberian bimbingan orang tua terhadap anak apabila anak sudah terlanjur menggunakan kendaraan roda dua, maka orang tua harus dengan kesadaran memberikan informasi (sosialisasi) **Yuliansyah** bagaimana menjaga keselamatan diri dengan mentaati peraturan. Akan tetapi, apabila belum menggunakan kendaraan roda dua, orang tua dapat dengan bijaksana memberikan penegasan bahwa kendaraan roda dua itu dapat dijalankan bagi mereka yang sudah mencapai usia cakap hukum.

- c. Menurut **Ancok** yang menyatakan bahwa disiplin lalu lintas sangat berkaitan dengan pengguna jalan. Langkah yang perlu diterapkan adalah dengan melalui pendidikan formal, penerapan suatu pengetahuan mengenai kedisiplinan lalu lintas dari mulai usia TK hingga jenjang yang lebih tinggi merupakan pendidikan yang wajib diberikan sebagai pembentukan perilaku disiplin. bahwa jalur pendidikan efektif untuk memberikan internalisasi disiplin berkendara. Hal tersebut yang harus dikembangkan bahwa secara utuh menyelesaikan permasalahan lalu lintas memang sangat sulit, tetapi lebih baik memotong benang yang tersambung pada generasi sebelumnya dan menciptakan generasi yang sadar akan kedisiplinan berlalu-lintas dimulai dari duduk di bangku sekolah untuk lebih memahami dan menjadikan generasi selanjutnya memiliki kedisiplinan dalam berlalu-lintas.

## 2. Faktor Kepribadian

Faktor kepribadian banyak dikaitkan dengan pelanggaran dalam berlalu-lintas dan kecelakaan. **McShane dan Glinow** mengungkapkan bahwa big five personality dimension adalah lima abstrak dimensi kepribadian yang banyak disajikan oleh pendekatan kepribadian, yang terdiri dari *conscientiousness*, *emotional stability*, *openness to experience*, *agreeableness*, dan *extroversion*. **Pervin, et.al.** mengatakan big five factor personality merupakan pendekatan teori faktor, di mana lima kategori faktor tersebut dapat dimasukkan dalam emotionaly, activity dan sociability factor.

## 3. Peranan Petugas Keamanan Lalu Lintas

Peranan para petugas merupakan hal yang menjadi mutlak dalam penerapan kedisiplinan sebagai pengawas maupun penegak para pelanggar lalu lintas di jalanan. Konsistensi para penegak hukum kunci dalam pembentukan perilaku disiplin, tanpa adanya konsistensi dari penegak hukum maka tata tertib lalu lintas hanya akan menjadi impian saja. Menurut **Ancok** bila terjadinya ketidakdisiplinan pada masyarakat maka penyebab pokoknya adalah kurangnya petugas keamanan dalam menegakan hukum bagi si pelanggar, bukan karena lemahnya kesadaran masyarakat. Keadaan tersebut dungkapkan oleh hampir semua narasumber yang menjelaskan bahwa pengendara kendaraan roda dua akan disiplin dalam berkendara apabila terdapat polisi lalu lintas yang bertugas, apabila tidak ada yang bertugas maka keadaan lalu lintas kembali semberawut. Hal tersebut terjadi dikarenakan masyarakat takut apabila dihadapkan dengan petugas yang pada akhirnya akan dikenakan sanksi apabila melanggar aturan lalu lintas. Menurut **Rahardjo** penegakan hukum diartikan sebagai suatu proses untuk

mewujudkan keinginan-keinginan hukum, yaitu pikiran-pikiran dari badan-badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dan ditetapkan dalam peraturan-peraturan hukum yang kemudian menjadi kenyataan. Penegakan hukum bidang pencegahan, yang meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli. Di mana di dalam pelaksanaannya tidak dapat dipisah pisahkan, karena merupakan suatu sistem lalu lintas untuk mewujudkan keselamatan tertib lalu lintas. Dengan demikian, meminjam pendapat **Prijodarminto**, budaya disiplin berkendara roda dua di Kota Bandung dapat diwujudkan dengan membangun hal-hal seperti berikut:

1. Membangun sikap mental (mental attitude) berupa sikap disiplin sebagai pengembangan yang berasal dari latihan, pengendalian pikiran dan pengendalian watak yang dibangun mulai dari ranah keluarga, sekolah, masyarakat dan penegak hukum. Hal tersebut dapat dilakukan dengan adanya peraturan daerah yang terpadu yang mengatur kepemilikan kendaraan roda dua
2. Penanaman pemahaman yang baik mengenai sistem peraturan perilaku disiplin berkendara roda dua, sehingga pemahaman tersebut menumbuhkan pengertian yang mendalam atau kesadaran ketaatan akan aturan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan pemberian dasar pendidikan kepada masyarakat dengan cara bagaimana mentaati peraturan yang berlaku. Kebijakan tersebut telah dilakukan oleh beberapa negara maju dimana kurikulum pendidikan formal untuk sekolah dasar lebih menekankan pada kepatuhan terhadap aturan.



3. Sikap kelakuan atau perilaku yang secara wajar menunjukkan kesungguhan hati, untuk mentaati segala hal secara cermat dan tertib. Keadaan tersebut dapat terwujud apabila semua sistem yang dibangun sebelumnya ditunjang dengan petunjuk berupa rambu yang kuat akan sanksinya.

Menurut **Ekosiswoyo** dan **Rachman** salah satu sumber pelanggaran disiplin adalah dikarenakan tidak terpenuhinya kebutuhan.<sup>32</sup>

Disiplin berlalu lintas Ini dilakukan dengan cara mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat Lalu Lintas dan batas kecepatan saat berkendara. Praturan tersebut termuat dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut **Purwadi** dan **Saebani** sebagaimana dikutip oleh **Damayant** pengertian disiplin ber Lalu Linas adalah bilah mana seseorang mematuhi apa yang boleh dan apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu maupun tidak, larangan tersebut termuat didalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tolak ukur atau indicator yang di gunakan untuk mengukur sikap disiplin berlalu lintas dalam penelitian ini terbagi dalam tiga komponen yaitu:

1. Komponen kognisi;
2. Kompoonen afeksi dan;
3. Komponen konasi

---

<sup>32</sup> PKn Progresif, Vol. 12 No. 1 Juni 2017

Berdasarkan tiga komponen tersebut terdapat tujuh indikator sebagai berikut:

1. Pengetahuan dan pemahaman tentang disiplin Lalu Lintas.
2. Kesadaran dan keyakinan terhadap disiplin berlalu lintas.
3. Prasa senang dan tidak senang terhadap disiplin berlalu lintas.
4. Prasaan keamanan dan kenyamanan saat berlalu lintas.
5. Kehati-hatian dan kewaspadaan saat berkendara atau berlalu lintas.
6. Tanggung jawab terhadap keselamatan diri sendiri dan orang lain.
7. Serta kesiapan atau kelengkapan berkendara.<sup>33</sup>

Berkendara di jalan raya baik menggunakan sepeda motor maupun mobil, tentu tidak lah mudah, untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas, kita diuntut untuk mematuhi semua rambu lalu lintas dan memenuhi persyaratan yang lain saat berkendara. Masalah pokok pelanggar lalu lintas sebenarnya terletak pada Faktor-Faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi Faktor-Faktor tersebut.

Seseorang yang melanggar peraturan lalu lintas bukanlah selalu seorang penjahat. Seseorang pengemudi melanggar lalu lintas adalah seorang yang lalai dalam membatasi dalam menggunakan hak-haknya, pemasangan rambu yang tepat untuk memperingati pengemudi bahwa di depannya terdapat tikungan yang berbahaya, Selain itu pendidikan bagi pengemudi, juga merupakan salah satu cara dalam menangani para pelanggar lalu lintas. Sekarang ini masyarakat sudah mulai sadar dengan adanya sekolah mengemudi, sekolah mengemudi merupakan suatu

---

<sup>33</sup> Zuni Fatmaningsih, DYP Sugiharto, dan M.Th. Sri Hartati/Indonesia Journal Of Guidance and Conseling: 7 (1) (2018).

lembaga pendidikan yang tujuan utamanya adalah menghasilkan pengemudi-pengemudi yang cakap dan terampil dalam berlalu lintas.

Upaya-upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggar lalu lintas adalah sebagai berikut;

#### 1. Upaya preventif

Adapun upaya-upaya preventif yang dilakukan pihak satlantas guna mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu;

- a) Pengaturan lalu lintas yang diartikan sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan.
- b) Penjagaan Lalu Lintas adalah suatu kegiatan pengawasan lalu lintas pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai kebutuhan terutama sifat pencegahan.
- c) Sosialisasi atau kampanye untuk mematuhi peraturan lalu lintas melalui pemasangan sepanduk dan sosialisasi ke Sekolah-Sekolah seperti diadakan polsanak (polisi sahabat anak), PKS, (patrol keamanan sekolah).
- d) Polmas atau polisi masyarakat adalah proses edukasi ditingkat komunitas guna membentuk budaya tertib lalu lintas.
- e) Menambah jumlah sarana pos polisi yang agak rawan terhadap marka jalan.
- f) Peningkatan giat rekayasa lalu lintas berupa perbaikan atau penyempurnaan marka jalan atau Rambu-Rambu Lalu Lintas.
- g) Meningkatkan kegiatan turjawali (Peraturan, Penjagaan, Pengawal Patroli) terutama daerah rawan pelanggaran dan rawan kecelakaan.

- h) Satlantas juga memberikan hukuman berupa pemberian surat tilang kepada pengguna jalan yang melakukan pelanggaran Lalu Lintas

## 2. Upaya Represif

Adapun kegiatan satlantas dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas dengan cara represif adalah sebagai berikut;

### 1. Tilang

Tilang adalah bukti pelanggaran, dan fungsi tilang itu sendiri adalah sebagai undangan kepada pelanggar lalu lintas untuk menghadiri sidang di pengadilan negeri

### 2. Penyitaan

Penyitaan dilakukan karena pengemudi kendaraan tidak membawa atau tidak mempunyai surat kelengkapan kendaraan bermotor atau surat izin mengemudi (SIM)

### 3. Teguran

Teguran dilakukan kepada pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran tetapi berjanji tidak akan melakukan pelanggaran itu lagi.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> *Ibid*, shafa media hlm 68.

### BAB III METODE PENELITIAN

#### A. Waktu dan Tempat Penelitian

##### 1. Waktu Penelitian

Waktu Penelitian dilaksanakan sekitar bulan Juli 2020 setelah dilakukan seminar Proposal dan Perbaikan Outline.

	Kegiatan	Bulan																											
		November 2019				Januari 2020				Juli 2020				November-Desember 2020				Mei 2021				September 2021							
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
1	Pengajuan Judul																												
2	Seminar Proposal																												
3	Penelitian																												
4	Penulisan dan Bimbingan Skripsi																												
5	Seminar Hasil																												
6	Sidang Meja Hijau																												



## 2. Tempat Penelitian

Penulis mengambil langsung ke pengadilan negeri setabat untuk mendapatkan kasus yang berkaitan dengan judul proposal penulis tentang kecelakaan lalu lintas sebagaimana termuat dalam putusan pengadilan negeri setabat Nomor 757/pid.sus/2018/pn.stb.

## B. Metodologi Penelitian

### 1. Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian dengan metode hukum normatif yaitu penelitian yang dilakukan bertujuan untuk meneliti penerapan perundang-undangan dalam rangka mewujudkan keadilan, serta kaitan dengan analisis dasar hakim menjatuhkan hukuman terhadap seorang terdakwa di pengadilan negeri setabat (studi putusan nomor 757/pid.sus/2018/pn.stb) dengan demikian di samping penelitian yang dilakukan merupakan penelitian hukum yuridis normatif yang di paparkan dalam yuridis empiris, yaitu pemaparan hasil penelitian yang menggambarkan hasil kesengajaan antara peraturan perundang-undangan dengan yang terjadi di masyarakat

Menurut **P. Mahmud Marzuki**, mengemukakan: “bahwa penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu Hukum yang di hadapi.<sup>35</sup>

Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dibangun

---

<sup>35</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2007, *penelitian hukum*, kencana prenada media group, Jakarta, hlm 35.

adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundangan, putusan pengadilan, perjanjian, serta doktrin (ajaran).<sup>36</sup>

Penelitian ini merupakan penelitian pustaka (library research) dalam penelitian hukum, penelitian dalam bentuk ini disebut dengan jenis penelitian hukum normatif, yaitu penelitian hukum yang memosisikan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma<sup>37</sup>

Yuridi Normatif adalah jenis pendekatan masalah yang dilaksanakan berlandaskan Hukum utama, yang dilakukan berdasarkan pada bahan hukum utama,serta meninjau beberapa hal yang bersifat teoritis yang berkaitan dengan asas-asas Hukum, Doktrin Hukum, Peraturan dan sistem Hukum yang berkaitan dengan problem yang sedang dibahas dengan menggunakan data sekunder diantaranya ialah asas, kaidah, norma, dan aturan Hukum yang terdapat dalam Peraturan Perundang-Undangan dan Peraturan lainnya.<sup>38</sup>

## 2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang dilakukan dalam penelitiannya ini termasuk dalam kategori penelitian hukum normatif atau penelitian hukum ke pustakaan. Penelitian hukum normatif atau ke pustakaan tersebut mencakup penelitian asas-asas hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal, perbaikan hukum maupun sejarah hukum.<sup>39</sup>

Penelitian hukum normatif semacam ini tidak mengenal penelitian lapangan (*field research*) karena yang diteliti adalah bahanbahan hukum sehingga

---

<sup>36</sup> Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2017, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Cetakan IV, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm 33.

<sup>37</sup> Hajar M, *Model-Model Pendekatan Dalam Penelitian Hukum Dan Fikih*, (Pekanbaru: Suska Press, 2015), hlm 65.

<sup>38</sup> Abdulkadir, Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya, 2004), hlm 134.

<sup>39</sup> Soerjono Soekanto, 2011, *Penelitian Hukum Normative*, Raja Grafindo Persada, Jakarta

dapat dikatakan *library based, focusing on reading and analisis and analysis of the primary and secondry materials.*<sup>40</sup>

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam menulis skripsi ini untuk mengumpulkan data-data, metode penelitian yang digunakan adalah :

#### 1. Penelitian Kepustakaan (Library Research).

Metode ini akan dilakukan dengan membaca beberapa literature dan data berupa:

##### 1. Data primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung terkait data yang memberikan keterangan permasalahan penelitian seperti pengambilan putusan secara langsung ke pengadilan negeri stabat.

##### 2. Data skunder

Data sekunder yaitu rancangan undang-undang, hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan lain-lainnya.

##### 3. Data tersier

Data tersier yakni, kamus, ensiklopedia dan bahan hukum yang menjelaskan tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

#### 2. Penelitian Lapangan (Field Research)

Penulis mengambil langsung ke pengadilan negeri setabat untuk mendapatkan kasus yang berkaitan dengan judul proposal penulis

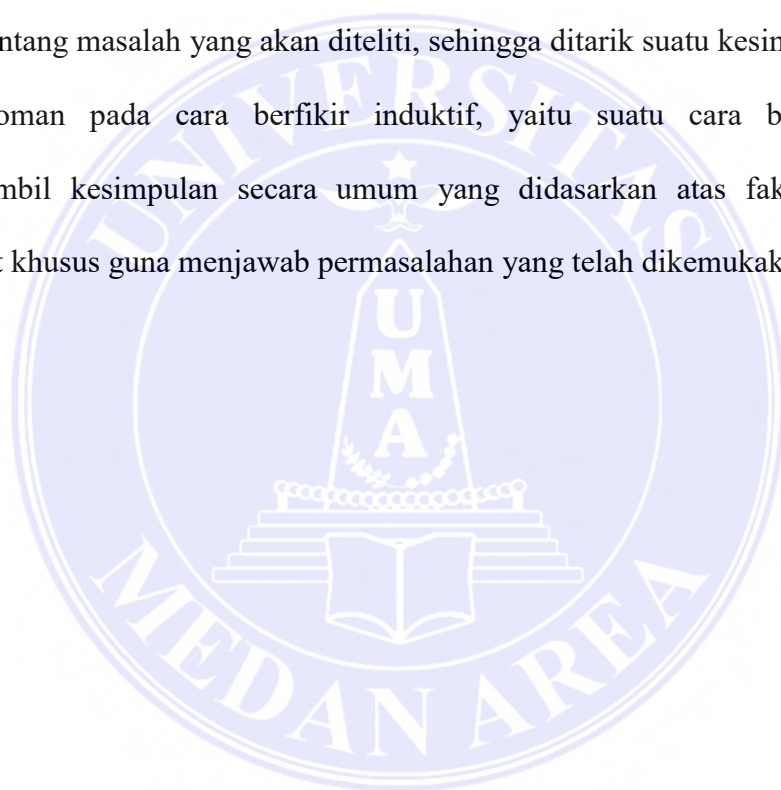
---

<sup>40</sup>Jhonny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayu Media Publishing), 2006, hlm 46.

tentang kecelakaan lalu lintas sebagaimana termuat dalam putusan pengadilan negeri setabat Nomor 757/pid.sus/2018/pn.stb.

#### 4. Analisis Data

Setelah dilakukan pengumpulan dan pengolahan data, kemudian dilakukan analisis data dengan menggunakan analisis kualitatif dilakukan dengan cara menguraikan data yang diperoleh dari hasil penelitian dalam bentuk kalimat-kalimat yang disusun secara sistematis, sehingga dapat diperoleh gambaran yang jelas tentang masalah yang akan diteliti, sehingga ditarik suatu kesimpulan dengan berpedoman pada cara berfikir induktif, yaitu suatu cara berfikir dalam mengambil kesimpulan secara umum yang didasarkan atas fakta-fakta yang bersifat khusus guna menjawab permasalahan yang telah dikemukakan.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

1. Dasar pertimbangan hakim dalam menjatuhkan pidana penjara selama dua bulan terhadap pelaku tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dalam Putusan Nomor : 757/pid.sus/2018/pn.stb sesuai dengan teori pendekatan seni dan intuisi, yaitu hakim dalam menjatuhkan putusan mengedepankan diskresi atau kewenanganyang dimilikinya sesuai dengan keadaan dan pidana yang wajar bagi setiap pelaku tindak pidana. Hakim juga mempertimbangkan hal-hal yang memberatkan adalah perbuatan terdakwa menyebabkan orang meninggal dunia, sedangkan hal-hal yang meringankan adalah terdakwa belum pernah dihukum, terdakwa mengakui secara terus terang perbuatannya di persidangan dan menyesali perbuatannya tersebut. Selain itu terdakwa dengan keluarga korban sudah ada perdamaian.
2. Penjatuhan pidana penjara selama dua bulan terhadap pelaku tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dalam Putusan Nomor : 757/pid.sus/2018/pn.stb telah memenuhi keadilan substantif, karena perbuatan yang dilakukan terdakwa tidak didasarkan pada unsur kesengajaan, tetapi mutlak karena unsur kelalalaian yaitu kecelakaan lalu lintas yang terjadi secara spontan dan tidak dapat dihindari oleh pelaku maupun korban.



## B. SARAN

1. Hakim yang menangani perkara tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia disarankan untuk benar-benar selektif dan seksama dalam menjatuhkan pidanayang sesuai terhadap pelaku, hal ini guna memberikan efek jera kepada pelaku dan sebagai pembelajaran bagi orang lain agar lebih berhati-hati dalam berkendara.
2. Hakim memutuskan perkara dengan menerapkan aturan hukum yang berlaku sesuai dengan ketentuan pidana yang berlaku. Dengan melihat majelis hakim daalam memutus bahwa perbuatan terdakwa telah memenuhi unsur-unsur tindak pidana kelalaian lalu lintas sesuai dengan pasal.
3. Hakim yang menangani perkara tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia disarankan untuk menjatuhkan putusan yang mencapai kebenaran materil, sehingga putusan tersebut dapat memenuhi aspek keadilan baik bagi korban, pelaku maupun masyarakat.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU

Abdulkadir, Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya, 2004), hlm 134

Andi Hamzah, 2010, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rinec Cipata, Jakarta, hlm. 133

Andi Zainal Abidin, *Hukum Pidana I*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1995), hlm. 42

Bambang Poernono, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ctk. kelima, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985), hlm. 59

Chairul Huda, *dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menujuh Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, (Jakarta: Prenada Media, 2006), hlm 108.

Dr. Andi Hamzah, S.H. 1991. *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta.

Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH, Mhd. Yusrizal Adi Syaputra, SH., MH, *Perlindungan Hukum terhadap anak sebagai korban*, Pustaka prima, 2020, Hlm 12

Hajar M, *Model-Model Pendekatan Dalam Penelitian Hukum Dan Fikih*, (Pekanbaru: Suska Press, 2015), hlm. 65

Jhonny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayu Media Publishing), 2006. hlm. 76.

JM van Bemmelen, *Hukum Pidana I*, Cetakan kedua, (Jakarta: Binacipta, 1987), hlm. 98-100

- Lilik Mulyadi *Hukum Acara Pidana*, terbitan PT Citra Aditya Bakti (Bandung, 2007), pada hal. 152-153
- Leden Marpaung, *Asas, Teori, Praktik Hukum Pidana*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), hlm. 25
- Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, hlm. 178
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Nina Aksara, TP, 1987), hlm. 23
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2017, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Cetakan IV, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 33
- P.A.F. Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti, 1987), hlm. 196.
- Peter Mahmud Marzuki, 2007, *penelitian hukum*, kencana prenada media group, Jakarta, hlm 35
- Poerwadarminta, 1993, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, hlm. 55.
- Prof. Moeljatno, S.H..*Asas-asas Hukum Pidana*, rineka cipta
- Rinto raharjo, *tertib berlalu lintas*,safa media
- Saleh Roeslan, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 2009, hlm. 81.
- Soerjono Soekanto, *penelitian hukum normative, raja grafindo persada*, Jakarta 2011
- Sudarto.*Kapita Selekta Hukum Pidana*. Alumni.Bandung. 1986.hlm. 46

Sugiono, *metode penelitian ilmu administrasi*, Alfabeta, Bandung, 2015,

Wirjono Prodjodikoro, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Eresco  
Bandung, 1967, hlm. 80,

Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana I*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1995), hlm. 325

## **B. PERATURAN PERUNDANG UNDANGAN**

Kitap Undang Hukum Pidana (KUHP)

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, (Jakarta: Bumi aksara, 1992),

Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 Tahun 2012, Tentang kendaraan

Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013, tentang  
cara penanganan kecelakaan lalu lintas

Putusan Nomor : 757/Pid.Sus/2018/PN.Stb

Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkuta  
Jalan

## **C. JURNAL**

Dedy trisna, 2018 “*penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas di kota  
Pontianak berdasar Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu  
lintas dan angkutan jalan*.. Jurnal hukum vol 1,no2.

Erika permata sari silalahi, 2020. “*gambaran faktor faktor penyebab kecelakaan  
lalu lintas di kota medan tahun 2016-2019*. “(universitas Sumatra utara  
2020)

Erwin Nico Alamsyah Putra, 2017, "*Penyelasaan tindak Pidana Kealpaan yang menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintasan dan Matinya Orang lain yang dilakukan Pengemudi Kendaraan Bermotor*", (Universitas Medan Area,2017).

Febriani, Ani, 2019. "*Analisis hukum penerapan sanksi pidana oleh hakim terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian*" (skripsi fakultas hukum pidana- universitas Sumatra utara, 2019).

Jimmi pinayungan, Heri kusmanto, dan isnaini, 2018, "*implementasi peraturan menteri.perhubungan Republik Indonesia tentang stanfar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan*" (universitas medan area,2018).

Jurnal Hukum PRIORIS, Vol. 3 No. 3, Tahun 2013.

Manalu, Anggi rosaulina, 2016, "*disiplin berlalu lintas pada supir angkot*" (universitas medan area, 2016)

Marsaid, ahsan, 2013, "*faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilaya polres kabupaten malang*"(jurnal keperawatan, volume,1 no 2, November 2013).

Mercatoria Vol. 1 No. 2 Tahun 2008

PKn Progresif, Vol. 12 No. 1 Juni 2017.

Rensius pasaribu, suria ningsih, hemat tarigan, 2016, "*implementasi standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan ditinjau dari perspektif hukum administras Negara*" (universitas sumatra utara, 2016).



Teuku aldy farhan, 2019, “*pemodelan tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas berbasis system informasi grafis di kota medan*”, (universitas Sumatra utara,2019).

USU Law Journal, Vol.3.No.1 (April 2015)

Zuni Fatmaningsih,DYP Sugiharto, dan M.Th. Sri Hartati/ Indonesia Journal Of Guidance and Conseling: 7(1) (2018)

#### **D. WEBSITE**

<http://www.anneahira.com/kecelakaan-lalu-lintas.htm>.

<http://repository.untag-sby.ac.id/988/3/BAB%20II.pdf>

<https://raypratama.blogspot.com/2012/02/pengertian-angkutan-jalan.html>

MedanHeadlines.com<https://medanheadlines.com/2019/10/23/tekan-angka-pelanggaran-lalin-polda-sumut-gelar-operasi-zebra-2019/>

<https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt5cd83f531f29e/pertanggungjawaban-hukum-dalam-kecelakaan-yang-mengakibatkan-kematian/>