

Pertanggung Jawaban Pidana Terhadap Pengemudi yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Korban Jiwa Menurut KUHP Baru

Esse Alia Febrianti Abu¹, Hambali Thalib², Muhammad Ya'rif Arifin³

^{1,2,3} Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia, Indonesia

Koresponden: aliabackup29@gmail.com

Abstrak:

Penelitian ini bertujuan mengetahui bagaimana pengaturan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa menurut KUHP Baru. Serta menganalisis apakah sanksi pidana yang diatur sudah memadai untuk menimbulkan efek jera. Penelitian ini ialah jenis penelitian hukum normatif merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau Bahan Hukum dengan mengambil isu dari hukum sebagai sistem norma yang digunakan maka penelitian hukum normatif menjadikan sistem norma sebagai pusat kajian. Hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa Pengaturan hukum pidana terkait pemalsuan KTP berbasis teknologi digital KUHP Nasional (UU No. 1 Tahun 2023) membawa perubahan mendasar dalam sistem pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa, dari pendekatan retributif menuju pendekatan korektif, rehabilitatif, dan restoratif. Pertanggungjawaban pidana tidak lagi semata-mata berorientasi pada pemberian hukuman penjara, melainkan menitikberatkan pada adanya unsur kesalahan (culpa atau dolus) dan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan dengan korban jiwa tidak hanya ditentukan oleh perbuatan pidana, tetapi juga oleh upaya pemulihan yang dilakukan pelaku, seperti penyesalan mendalam, tanggung jawab penuh, dan adanya pemaafan dari keluarga korban. Ketiga unsur tersebut menjadi faktor krusial yang dapat meringankan bahkan menghapuskan penjatuhan pidana, baik melalui penghentian perkara di tahap penuntutan maupun putusan hakim yang tidak menjatuhkan pidana. Dengan demikian, KUHP Baru menempatkan keadilan restoratif sebagai instrumen utama dalam menyelesaikan konflik, memulihkan hubungan sosial, serta menyeimbangkan kepentingan korban, pelaku, dan masyarakat.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban, Kecelakaan Lalu Lintas, KUHP

Abstract:

This study aims to find out how to regulate criminal liability for drivers who cause traffic accidents with fatalities according to the New Criminal Code. As well as analyzing whether the regulated criminal sanctions are adequate to have a deterrent effect. This research is a type of normative legal research that is legal research that is carried out by researching literature materials or legal materials by taking issues from law as a norm system used, normative legal research makes the norm system the center of study. The results of this study indicate that the criminal law regulation related to the falsification of ID cards based on digital technology of the National Criminal Code (Law No. 1 of 2023) brings fundamental changes in the criminal liability system for drivers who cause traffic accidents with fatalities, from a retributive

approach to a corrective, rehabilitative, and restorative approach. Criminal liability is no longer solely oriented towards the imposition of a prison sentence, but rather focuses on the existence of an element of guilt (culpa or dolus) and criminal liability for the driver who causes an accident with fatalities is not only determined by the criminal act, but also by the recovery efforts made by the perpetrator, such as deep remorse, full responsibility, and forgiveness from the victim's family. These three elements are crucial factors that can mitigate and even abolish criminal impositions, both through the termination of the case at the prosecution stage and the judge's decision that does not impose a criminal sentence. Thus, the New Criminal Code places restorative justice as the main instrument in resolving conflicts, restoring social relations, and balancing the interests of victims, perpetrators, and society.

Keywords: *Liability, Traffic Accidents, Criminal Code.*

A. PENDAHULUAN

Kesenjangan mendasar terletak pada perbedaan sifat tindak pidana kecelakaan lalu lintas dengan kejahatan biasa. Kebanyakan kasus terjadi karena kelalaian (negligence), bukan adanya niat jahat (mens rea) untuk menyakiti atau merugikan orang lain. Sifat tidak disengaja ini menimbulkan tantangan unik dalam menentukan hukuman pidana yang proporsional, di mana hilangnya nyawa menuntut pertanggungjawaban yang tegas, tetapi harus diimbangi dengan pertimbangan bahwa perbuatan tersebut tidak didasari kesengajaan. Di satu sisi, korban dan keluarganya berhak atas keadilan namun, di sisi lain pelaku yang melakukan kelalaian fatal mungkin layak diberi kesempatan rehabilitasi daripada hukuman maksimal. Hal ini memunculkan kerumitan alam menemukan bentuk pertanggungjawaban pidana yang tepat, seperti apakah cukup dengan denda, kurungan, atau perlu integrasi dengan program pemulihan. KUHP lama sering kali menghasilkan hukuman yang tidak proporsional, dengan rata-rata hukuman penjara 5 (lima) sampai 10 (sepuluh) tahun untuk kasus kelalaian fatal, yang tidak membedakan tingkat kesalahan⁴. Oleh karena itu, dibutuhkan pendekatan hukum yang lebih holistik, tidak hanya berfokus pada hukuman, tetapi juga pada pemulihan keadaan korban dan pencegahan kejadian serupa.¹

¹ Lestari, R., et al. (2023). Proportionality in Criminal Sanctions for Traffic Negligence under the New Criminal Code. *Jurnal Ilmu Hukum*, 18(1), hlm. 78-95.

Dalam pandangan hukum pidana, kecelakaan lalu lintas berbeda dari kejahatan biasa karena kebanyakan kasusnya merupakan human error, bukan niat jahat. Sifat tidak disengaja ini menimbulkan tantangan tersendiri dalam menentukan hukuman pidana yang sesuai, di mana diperlukan diferensiasi antara kelalaian ringan (misalnya, melanggar lampu lalu lintas) dan berat (seperti mengemudi ugalugalan yang menyebabkan korban jiwa). Di sinilah dibutuhkan pendekatan hukum yang tidak hanya berfokus pada hukuman, tetapi juga pada pemulihan keadaan, seperti kompensasi medis dan psikologis bagi korban.

Untuk memenuhi kebutuhan ini, pemerintah telah mengesahkan KUHP baru melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023, yang akan berlaku efektif pada tahun 2026 dan membawa perubahan signifikan, termasuk penguatan prinsip restorative justice. Prinsip ini menekankan penyelesaian masalah melalui dialog dan partisipasi semua pihak yang terdampak, seperti korban, pelaku, dan masyarakat, dengan tujuan menyeimbangkan kepentingan hukum dan keadilan bagi korban⁵. Misalnya, KUHP baru memperkenalkan mekanisme seperti mediasi wajib untuk kasus kelalaian lalu lintas, yang dapat menghasilkan kesepakatan kompensasi tanpa proses pidana penuh. Hal ini diharapkan dapat mengurangi stigma terhadap pelaku dan mendorong budaya keselamatan berkendara.²

Selama ini, ketika terjadi kecelakaan fatal yang menyebabkan kematian, proses hukum umumnya mengacu pada Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) lama, di mana aparat kepolisian langsung menerapkan Pasal 310 (tentang pembunuhan) atau Pasal 360 (tentang penganiayaan yang menyebabkan kematian) KUHP untuk menjerat pengemudi. Pendekatan hukum ini masih didominasi oleh paradigma retributif, yang berfokus pada identifikasi pihak yang bersalah dan pemberian hukuman pidana sebagai bentuk pembalasan. Namun, kenyataannya, tidak semua kecelakaan disebabkan oleh kesengajaan \sebagian besar terjadi akibat ketidaksengajaan, seperti human error, kelelahan, atau kondisi jalan yang buruk. Penelitian yang dilakukan oleh Sari dan Wibowo menyoroti bahwa sekitar 70% kasus

² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang- Undang Hukum Pidana.

kecelakaan lalu lintas di Indonesia melibatkan unsur kelalaian, bukan niat jahat, yang sering kali diperparah oleh faktor eksternal seperti cuaca atau kerusakan kendaraan³. Pendekatan ini sering kali tidak mempertimbangkan aspek pencegahan atau rehabilitasi, sehingga gagal mengatasi akar masalah seperti pendidikan keselamatan berkendara.³

Meskipun KUHP baru telah disahkan, hingga saat ini masih sedikit penelitian yang secara spesifik membahas bagaimana pengemudi harus bertanggung jawab secara pidana dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian menurut KUHP baru. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis bagaimana KUHP baru mengatur tanggung jawab pidana, termasuk klasifikasi kelalaian, skala hukuman, dan integrasi restorative justice. Dengan demikian, penelitian ini bertujuan memberikan rekomendasi praktis bagi penegak hukum, seperti hakim dan polisi, untuk menerapkan KUHP baru secara efektif, memastikan bahwa tanggung jawab pidana tidak lagi terjebak dalam pendekatan retributif semata, melainkan mencapai keadilan yang lebih manusiawi.

B. METODE

perundang-undangan dan pendekatan kasus. Penelitian ini menggunakan jenis dan sumber bahan hukum yaitu: bahan hukum primer seperti: Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 mengenai Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP BARU) menjadi inti utama analisis mengenai tanggung jawab pidana, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Adapun bahan hukum sekunder seperti buku-buku, jurnal-jurnal, hasil penelitian, doktrin dan lain-lain; serta bahan hukum tersier. Teknik pengumpulan bahan hukum dengan mengumpulkan bahan-bahan penulisan berkaitan dengan penelitian ini yaitu buku-buku, referensi jurnal, karya-karya ilmiah dibidang pembiayaan dan pihak ketiga, internet, artikel dan lainnya.

³ Sari, D. P., & Wibowo, A. (2022). Restorative Justice in Traffic Accident Cases: A Study on Recidivism Reduction. *Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi*, 14(2), 145-162

C. PEMBAHASAN

1. Pengaturan Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Korban Jiwa Menurut KUHP Baru.

Dalam KUHP baru, tujuan pemidanaan dirumuskan secara eksplisit, yaitu mencegah dilakukannya tindak pidana, memasyarakatkan terpidana (rehabilitasi), menyelesaikan konflik dan memulihkan keseimbangan (restoratif), serta menumbuhkan rasa penyesalan pada terpidana. Jika dahulu hukum pidana hanya fokus pada "apa hukuman bagi pelaku", kini fokusnya bergeser pada "bagaimana mencegah kejahatan berulang dan melindungi masyarakat". Pencegahan kejahatan dilakukan dengan cara mencegah pelaku "pemula" masuk ke penjara agar tidak menjadi penjahat kambuhan akibat subkultur penjara.⁴ Pencegahan dalam KUHP baru tidak lagi hanya mengandalkan efek jera (deterrence) melalui ancaman penjara yang sangat lama. Paradigma yang diusung adalah Keadilan Korektif, Rehabilitatif, dan Restoratif.

Kecelakaan lalu lintas pada umumnya masuk dalam ranah culpa. Berbeda dengan pembunuhan yang didasari niat jahat (*mens rea*), kecelakaan lalu lintas terjadi karena pengemudi gagal memenuhi standar kehati-hatian yang seharusnya dipatuhi oleh orang yang berakal sehat. Kegagalan ini bisa berbentuk kurangnya perhatian, mengabaikan rambu, atau membiarkan kendaraan dalam kondisi tidak layak jalan. Pertanggungjawaban pidana adalah sebuah mekanisme untuk menentukan apakah seseorang dapat dijatuhi pidana atas perbuatan yang telah dilakukannya. Dalam hukum pidana Indonesia, berlaku asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*).⁵

Pencegahan dilakukan dengan cara memperbaiki pelaku (korektif), memulihkan kondisi mental atau kecanduan pelaku (rehabilitatif), dan memulihkan hubungan yang rusak antara pelaku dan korban (restoratif). Dengan selesainya akar masalah antara pelaku dan korban, potensi dendam atau pengulangan tindak pidana

⁴ Marcus Priyo Gunarto, S.H., M.Hum. (2021). *Hukum Pidana: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Litera

⁵ Andi Hamzah. (2005). *Pemberantasan Korupsi Melalui Hukum Pidana Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada

(residivisme) dapat diminimalisir secara signifikan. ⁶Di lain sisi, KUHP baru mewajibkan hakim mempertimbangkan Pedoman Pemidanaan (Pasal 54). Hakim harus melihat:

- Tingkat ketercelaan perbuatan.
- Motif dan tujuan melakukan tindak pidana.
- Riwayat hidup dan keadaan sosial ekonomi pelaku.
- Sikap batin pelaku setelah melakukan tindak pidana (apakah menyesal atau tidak).

Dengan pendekatan personal ini, sanksi yang diberikan akan tepat sasaran. Pencegahan menjadi lebih efektif karena hukuman disesuaikan dengan kebutuhan rehabilitasi individu tersebut, bukan sekadar memukul rata semua pelaku dengan durasi penjara yang sama. Substansi pencegahan dalam KUHP baru bergeser dari pola pemberian derita menjadi pemberian solusi. Pencegahan tidak lagi dimaknai sebagai upaya menakut-nakuti rakyat dengan jeruji besi.

Dalam KUHP baru, filosofi ini berakar pada nilai-nilai Pancasila, khususnya musyawarah untuk mufakat. Kejahatan tidak lagi dilihat hanya sebagai angka dalam statistik kriminal, melainkan sebagai luka sosial yang harus disembuhkan melalui dialog. Dalam pendekatan restoratif KUHP baru, korban kembali menjadi subjek utama. Keadilan restoratif telah memiliki payung hukum yang kuat (legalitas formal) sehingga tidak lagi bergantung pada diskresi aparat yang tidak terukur.⁵⁸ Suara korban didengarkan dalam menentukan bagaimana bentuk pemulihan yang mereka inginkan, apakah berupa permohonan maaf secara terbuka, ganti rugi finansial, atau pengobatan medis yang ditanggung pelaku. Dengan diterapkannya prinsip ini, Indonesia sedang melangkah menuju peradaban hukum yang lebih dewasa, di mana keadilan tidak lagi diukur dengan jeruji besi, melainkan dengan pulihnya kedamaian di tengah masyarakat.

Rehabilitasi dalam KUHP Baru merupakan manifestasi dari pergeseran paradigma hukum pidana Indonesia yang awalnya dari keadilan retributif yang menekankan

⁶ Harkristuti Harkrisnowo. (2023). Rekonstruksi Paradigma Hukum Pidana Nasional dalam KUHP Baru, *Jurnal Hukum & Pembangunan*. 53(1)

pada pembalasan, menuju keadilan rehabilitatif yang berfokus pada pemulihan pelaku. Dalam konstruksi hukum baru ini, rehabilitasi bukan sekadar "pilihan sampingan", melainkan instrumen yuridis yang krusial untuk memutus rantai kriminalitas. KUHP baru memandang bahwa tidak semua pelaku tindak pidana adalah "orang jahat" yang harus dikurung. Sebagian dari mereka adalah individu yang "sakit" secara sosial, mental, atau fisik. Oleh karena itu, tujuan pemidanaan dalam Pasal 52 secara eksplisit menyebutkan "memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan dan pembimbingan agar menjadi orang yang baik dan berguna".

Maka, untuk menetapkan seseorang sebagai subjek hukum yang dapat dipidana dalam kasus lalu lintas, penyidik dan hakim harus memenuhi beberapa unsur utama yakni pengemudi harus berada dalam kondisi mental yang stabil. Jika pengemudi mengalami gangguan jiwa berat atau kondisi medis yang membuatnya tidak mampu mengendalikan perbuatannya, maka ia tidak dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Pengemudi harus dalam keadaan jiwa yang sehat dan mampu menyadari konsekuensi perbuatannya. Jika pengemudi tiba-tiba pingsan karena serangan jantung yang tidak pernah diidap sebelumnya saat menyetir, maka kemampuan bertanggung jawabnya bisa dipertanyakan.⁷

Kealpaan terjadi karena kurangnya kehati-hatian atau kelalaian. Pengemudi mungkin tidak berniat mencelakai orang lain, namun karena ia alfa misalnya mengantuk, bermain ponsel, atau tidak mengecek kondisi rem hingga kecelakaan terjadi. Dalam teori hukum pidana, kealpaan dibagi menjadi kealpaan ringan (*culpa levis*) dan kealpaan berat (*culpa lata*). Dalam praktik peradilan di Indonesia, hakim sering kali melihat tingkat kealpaan ini untuk menentukan beratnya vonis..

- 1) *Culpa Levis*: Terjadi ketika pengemudi sudah berhati-hati namun terjadi faktor eksternal tak terduga yang sedikit mengganggu konsentrasi..

⁷ Muhammad Arif Setiawan. Restorative Justice sebagai Solusi Overcrowding Penjara pada Kasus Kelalaian Lalu Lintas. (2024). Jurnal Relevansi Hukum, 8(1).

2) **Culpa Lata:** Terjadi ketika pengemudi sama sekali tidak mengindahkan rambu, mengemudi sambil bermain gawai, atau dalam keadaan mengantuk berat. Ini sering dianggap sebagai bentuk ketidaktanggungjawaban moral yang tinggi.

Selain itu, kesengajaan dalam lalu lintas biasanya muncul dalam bentuk *dolus eventualis* (kesengajaan dengan sadar akan kemungkinan). Contoh nyata adalah aksi balapan liar di jalanan padat atau mengemudi dalam keadaan mabuk berat. Pengemudi mungkin tidak berniat membunuh orang tertentu, namun ia sadar bahwa tindakannya sangat berisiko tinggi mencelakai orang lain, dan ia tetap melanjutkan tindakan tersebut.

Meskipun saat ini Pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih berlaku yaitu ancaman maksimal 6 tahun penjara untuk kecelakaan maut yang menyebabkan kematian, kehadiran KUHP Baru sebagai payung hukum nasional memberikan "ruh" baru mengenai peristiwa hukum tersebut. Hakim kini memiliki landasan hukum yang kuat untuk memberikan vonis yang lebih rehabilitatif daripada sekadar memenjarakan orang yang lalai. Pertanggungjawaban pidana dalam KUHP Baru tidak lagi melihat pelaku sebagai kriminal murni, melainkan sebagai anggota masyarakat yang melakukan kekhilafan fatal.

Dalam hukum pidana, kematian dalam kecelakaan umumnya tidak dikategorikan sebagai pembunuhan sengaja (*dolus*), melainkan akibat dari Kealpaan/Kelalaian (*Culpa*). KUHP Baru mempertegas batasan kealpaan ini. Pertanggungjawaban pidana muncul karena pelaku dianggap kurang hati-hati atau kurang menduga akibat yang mungkin timbul dari perbuatannya. KUHP Baru menekankan bahwa seseorang hanya dapat dimintai pertanggungjawaban jika terdapat hubungan kausalitas (*sebab-akibat*) yang langsung dan logis antara kelalaian pengemudi dengan kematian korban.

Dalam menetapkan berat ringannya pertanggungjawaban, Pasal 54 KUHP Baru mewajibkan hakim mempertimbangkan faktor-faktor berikut secara kasuistik:

1. **Tingkat Ketercelaan:** Apakah pengemudi dalam pengaruh alkohol? Ataukah kecelakaan terjadi karena faktor cuaca yang buruk?

2. Sikap Batin: Apakah pelaku segera menolong korban atau justru melarikan diri (tabrak lari)? Melarikan diri dalam KUHP Baru akan memperberat pertanggungjawaban pidana secara signifikan.
3. Latar Belakang Pelaku: Jika pelaku adalah tulang punggung keluarga atau baru pertama kali melakukan tindak pidana, hakim memiliki diskresi untuk memberikan keringanan

Selain pidana, pelaku kecelakaan maut dapat dikenai Tindakan. Misalnya, jika kecelakaan disebabkan oleh kondisi psikis atau ketergantungan zat, pelaku dapat diwajibkan menjalani rehabilitasi medis atau sosial. Selain itu, pencabutan Surat Izin Mengemudi (SIM).

untuk jangka waktu lama merupakan bentuk tindakan pencegahan agar pelaku tidak membahayakan nyawa orang lain di masa depan. Pertanggungjawaban pidana bagi pelaku kecelakaan yang menyebabkan kematian dalam KUHP Baru atau UU 1 Tahun 2023 adalah sistem yang proporsional dan manusiawi. Negara mengakui bahwa nyawa yang hilang tidak dapat digantikan, namun menghukum pelaku dengan penjara yang kaku juga seringkali tidak menyelesaikan masalah sosial yang timbul. Dengan mengedepankan keadilan restoratif, pemaafan hakim, dan pidana alternatif, KUHP Baru berusaha menyeimbangkan antara duka keluarga korban dan masa depan pelaku yang lalai. Pertanggungjawaban kini diukur dari sejauh mana pelaku berupaya memulihkan keadaan, bukan sekadar seberapa lama ia sanggup mendekam di balik jeruji besi⁸ Kawasan Industri Bantaeng (KIBA) merupakan salah satu proyek strategis nasional (PSN) yang dikembangkan di wilayah pesisir Kabupaten Bantaeng, Provinsi Sulawesi Selatan Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Dinas Lingkungan Hidup (DLH) Kabupaten Bantaeng, Bapak Nasirawing, S.Sos., diketahui bahwa luas kawasan industri ini mencapai kurang lebih 32 hektar dan merupakan bagian dari program pembangunan nasional di bawah pemerintahan Bapak Presiden Prabowo Subianto. Penetapan KIBA sebagai PSN bertujuan untuk menjadikan kawasan ini sebagai pusat industri smelter dan pengolahan nikel, termasuk industri

⁸ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang- Undang Hukum Pidana.

baterai, guna mendorong pertumbuhan ekonomi daerah, meningkatkan investasi, serta memperluas penyerapan tenaga kerja di Sulawesi Selatan. Sebagai proyek strategis nasional, kewenangan pengelolaan dan pengawasan KIBA secara substansial berada di tangan pemerintah pusat dan pemerintah provinsi. Pemerintah daerah, dalam hal ini Pemerintah Kabupaten Bantaeng melalui DLH, hanya memiliki kewenangan terbatas yang meliputi fungsi monitoring, koordinasi, pendampingan, serta pelaporan kepada.

pemerintah provinsi dan pusat. Keterbatasan kewenangan ini berdampak pada terbatasnya ruang gerak pemerintah daerah dalam melakukan penindakan langsung terhadap dugaan pencemaran lingkungan yang terjadi di kawasan industri tersebut. Dalam konteks lingkungan hidup, keberadaan KIBA yang berlokasi di wilayah pesisir menimbulkan potensi risiko pencemaran yang cukup besar. Aktivitas industri smelter dan pengolahan mineral umumnya menghasilkan limbah cair, limbah padat, serta emisi udara yang berpotensi mencemari lingkungan darat dan laut. Kondisi ini menjadikan wilayah pesisir Bantaeng sebagai kawasan yang sangat rentan terhadap degradasi lingkungan, sehingga memerlukan pengawasan yang ketat dan penegakan hukum yang tegas. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa penetapan Kawasan Industri Bantaeng sebagai proyek strategis nasional tidak hanya membawa dampak positif bagi pembangunan ekonomi daerah, tetapi juga menimbulkan tantangan serius dalam aspek perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup. Keterbatasan kewenangan pemerintah daerah dalam melakukan penindakan langsung, khususnya dalam penerapan hukum pidana lingkungan, menyebabkan proses penegakan hukum menjadi tidak optimal. Hal ini berimplikasi pada lemahnya efek jera terhadap korporasi serta meningkatnya potensi terjadinya pencemaran lingkungan di wilayah pesisir Kabupaten Bantaeng. Oleh karena itu, diperlukan mekanisme koordinasi yang lebih kuat antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah daerah guna memastikan bahwa aktivitas industri di KIBA tetap berjalan seiring dengan prinsip perlindungan lingkungan hidup dan pembangunan berkelanjutan.

2. Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Korban Jiwa.

Pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian merupakan isu hukum yang kompleks karena melibatkan persinggungan antara kealpaan (kelalaiian) dan hilangnya nyawa seseorang. Di Indonesia, hal ini diatur secara khusus dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dan secara filosofis dipayungi oleh UU No. 1 Tahun 2023 (KUHP Nasional). Hingga saat ini, ancaman pidana utama bagi pengemudi yang menyebabkan kematian diatur dalam Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi bahwa Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).⁶⁰ Jika kecelakaan tersebut diawali dengan tindakan yang sengaja membahayakan (seperti balapan liar atau mengemudi mabuk), pengemudi bisa dijerat Pasal 311 ayat (5) dengan ancaman hingga 12 tahun penjara⁹. Namun berdasarkan Pasal 54 KUHP baru, jika perkara tetap sampai ke meja hijau, maka hakim memiliki kewenangan untuk tidak menjatuhkan pidana meskipun pengemudi terbukti bersalah. Syaratnya, hakim melihat adanya unsur penting,

Jika terdakwa pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa sudah menyesal secara mendalam, berarti tujuan pemidanaan untuk "menumbuhkan rasa penyesalan" (sebagaimana diatur dalam Pasal 52 huruf d) sebagian sudah tercapai. Penyesalan dipandang sebagai indikator kuat bahwa pelaku kecil kemungkinannya untuk mengulangi tindak pidana (low risk of recidivism). Bertanggung jawab penuh adalah kesadaran hukum pelaku yang diwujudkan melalui tindakan nyata untuk menanggung segala akibat dari perbuatannya, baik secara pidana maupun secara sosial melalui pemulihan (reparative) terhadap korban. Ini adalah inti dari paradigma keseimbangan antara kepentingan individu dan

⁹ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

masyarakat. Terkait bertanggung jawab penuh dalam konteks tersebut, Selain di persidangan, di tingkat penuntutan, tanggung jawab penuh yang dibuktikan dengan kesepakatan perdamaian dapat menjadi dasar bagi Jaksa untuk menghentikan penuntutan terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa berdasarkan keadilan restoratif (sebagaimana diatur dalam peraturan turunan dan semangat Pasal 51 KUHP Baru mengenai penyelesaian konflik).

Hakim tidak hanya melihat ucapan "Saya menyesal" di depan persidangan. Penilaian teknis biasanya didasarkan pada: Laporan Penelitian Kemasyarakatan (Litmas) yaitu berasal dari Pembimbing Kemasyarakatan (PK) BAPAS yang memotret perilaku terdakwa selama proses hukum; Tindakan Nyata yaitu apakah terdakwa pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa berusaha menolong korban sesaat setelah kejadian atau memberikan kompensasi tanpa paksaan; Konsistensi yaitu Kejujuran terdakwa dalam memberikan keterangan selama proses penyidikan hingga persidangan.

Pemaafan dari keluarga korban menjadi syarat kunci bagi hakim untuk menggunakan wewenang ini. Logikanya: jika orang yang paling dirugikan (korban/keluarga) sudah memberikan maaf, maka kepentingan negara untuk menghukum (retributif) menjadi berkurang atau bahkan hilang karena harmoni masyarakat telah pulih.¹⁰

D. KESIMPULAN

KUHP Nasional (UU No. 1 Tahun 2023) membawa perubahan mendasar dalam sistem pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa, dari pendekatan retributif menuju pendekatan korektif, rehabilitatif, dan restoratif. Pertanggungjawaban pidana tidak lagi semata-mata berorientasi pada pemberian hukuman penjara, melainkan menitikberatkan pada adanya unsur kesalahan (culpa atau dolus), hubungan kausalitas, serta kondisi subjektif pelaku. pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan dengan korban jiwa tidak hanya ditentukan oleh perbuatan pidana, tetapi juga oleh upaya

¹⁰ Eddy O.S. Hiariej & Topo Santoso. 2023. Anotasi KUHP Nasional. Depok: Rajagrafindo Persada.

pemulihan yang dilakukan pelaku, seperti penyesalan mendalam, tanggung jawab penuh, dan adanya pemaafan dari keluarga korban. Ketiga unsur tersebut menjadi faktor krusial yang dapat meringankan bahkan menghapuskan penjatuhan pidana, baik melalui penghentian perkara di tahap penuntutan maupun putusan hakim yang tidak menjatuhkan pidana.

E. REFERENSI

- [1] S. Agustini and G. T. Parlindungan, "The State ' s Obligation to Protect Children ' s Rights Under National and International Law," vol. 2, no. 2, pp. 149–158, 2024.
- [2] N. Petrus, L. Werang, M. Lusiana, and F. Werang, "Evaluation of child protection case in Indonesia : Exploring barriers and policy directions Trend of Child Protection Case in Indonesia," vol. 3, no. 2, pp. 118–131, 2026.
- [3] M. F. Ramadhan, S. Nawi, H. Khalid, and I. Abbas, "The Nature of Legal Regulations on The Merauke Integrated Food and Energy Plantation Project," vol. 11, no. 1, pp. 3001–3006, 2026.
- [4] D. Darmawanto, M. R. Bima, and M. F. Ramadhan, "Catching the Perpetrators of Dangerous Cosmetics : Between Intention and Absolute Responsibility," vol. 2, no. 1, pp. 1–13, 2025.
- [5] M. F. Ramadhan, A. Asis, and A. M. Muin, "Law Enforcement Of The Crime Of Illegal Fishing In The Waters Area Of Pangkajene Regency And The Islands," *Leg. Br.*, vol. 11, no. 3, pp. 2722–4643, 2022, doi: 10.35335/legal.
- [6] M. M. F. ramadhan. Andi Muhammad Fikri, "Law Enforcement in Child Fighting Crimes That Result in Death," *J. Huk. HorizonPublicLegal Stud.*, vol. 4, no. 1, pp. 1–30, Feb. 2024, doi: 10.15294/panjar.v4i1.55017.
- [7] M. A. Sidiq, "Perlindungan Hukum terhadap Rumah Sakit atas Kebocoran Data

Rekam Medik Elektronik yang Dilakukan Oleh Peretas,” vol. 5, no. 2, pp. 605–620, 2025.

- [8] B. P. Yuda, Y. Yoserwan, and R. Afrizal, “Analisis Yuridis Pertanggungjawaban Tindak Pidana Pencucian Uang Melalui Aset Kripto Di Indonesia,” *Lareh Law Rev.*, vol. 1, no. 1, pp. 17–33, 2023, doi: 10.25077/llr.1.1.17-33.2023.
- [9] E. Swasono, *Sistem Ekonomi Indonesia*. Jakarta: UI Press, 2016.
- [10] D. Pungkas, A. Junaidi, and F. S. Faried, “Analisis Yuridis Implementasi Prinsip-Prinsip Hak Anak Dalam Sistem Peradilan Anak Yang Ada di Indonesia,” vol. 01, no. 11, pp. 66–73, 2024.
- [11] R. Amin, *Tindak Pidana Pencucian Uang*. Yogyakarta: Deepublish Digital, 2023.
- [12] A. Amrullah, *Tindak Pidana Pencucian Uang dalam Perspektif Cybercrime*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2016.
- [13] S. Isra, Ferdi, and H. Tegnan, “Rule of law and human rights challenges in south east asia: A case study of legal pluralism in indonesia,” *Hasanuddin Law Rev.*, vol. 3, no. 2, pp. 117–140, Aug. 2017, doi: 10.20956/halrev.v3i2.1081.
- [14] A. A. A. W. P. P. Dewi, A. A. S. L. Dewi, and L. P. Suryani, “Penghapusan Kekerasan Seksual malam Melindungi Korban Pelecehan Seksual Secara Verbal (Catcalling) di Indonesia,” *J. Prefer. Huk.*, vol. 3, no. 1, pp. 108–114, 2022, doi: 10.22225/jph.3.1.4663.108-114.
- [15] S. Agustina, “Shinta Agustina, Implementasi Asas Lex Specialis Derogat Legi Generali Dalam Sistem Peradilan Pidana, Laporan Penelitian, Padang, 2015.,” pp. 503–510, 2008.
- [16] Aliya Nadita Ifara, Alsya Devita Alizky, R. F. Amelia, and Y. T. Syafitri, “Tinjauan Yuridis Kejahatan Israel Terhadap Palestina Dalam Perspektif Hukum Internasional,” *Indones. J. Law Justice*, vol. 1, no. 3, pp. 4–5, 2024, doi:

10.47134/ijlj.v1i3.2703.

- [17] E. S. Hasibuan and E. A. Putri, "Perlindungan Keamanan Atas Data Pribadi Di Dunia Maya," vol. 10, pp. 70–83, 2024.
- [18] A. Halim Perdana Kusuma Putra, A. Aswari, M. Ya, arif Arifin, and S. Lasharan Jaya, "Quantitative Series: Factors Analysis Effect of Government Regulation Number 46 the Year," 2018. [Online]. Available: www.Minghadi.Com