

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS BERAKIBAT KEMATIAN

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

¹²³Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia

Email Koresponden: aliabackup@gmail.com

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaturan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa menurut KUHP Baru, dan untuk menganalisis apakah sanksi pidana yang diatur sudah memadai untuk menimbulkan efek jera. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan legislasi dan konseptual. Sumber hukum yang digunakan antara lain bahan hukum primer seperti peraturan perundang-undangan khususnya KUHP Baru dan peraturan terkait lalu lintas, serta bahan hukum sekunder seperti literatur hukum, jurnal, dan dokumen hukum lainnya. Pelaksanaan proses hukum dilakukan melalui studi kepustakaan dan dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa dalam KUHP Baru menekankan adanya kesalahan berupa kelalaian atau kecerobohan pelaku. Seorang pengemudi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terbukti melakukan perbuatan melawan hukum dan mengakibatkan meninggalnya orang lain. Penerapan pidana yang dapat dijatuhkan, seperti pidana penjara atau pidana lainnya sebagaimana diatur dalam Revisi KUHP dan peraturan terkait lalu lintas dan angkutan jalan, harus mempertimbangkan unsur kesalahan, hubungan sebab akibat antara perbuatan dan akibat yang ditimbulkannya, serta ketentuan hukum yang berlaku untuk mencapai tujuan penegakan hukum dan keadilan bagi pihak-pihak yang terlibat. Penelitian ini merekomendasikan perlunya pembentukan peraturan turunan dari KUHP Baru yang secara khusus mengatur pertanggungjawaban pidana pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa guna memperkuat kepastian hukum. Selain itu, aparat penegak hukum perlu menerapkan pertanggungjawaban pidana secara cermat dan hati-hati dengan memperhatikan kondisi pelaku serta fakta persidangan dalam menentukan delik yang tepat.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Pidana; Kecelakaan Lalu Lintas; Korban Jiwa; KUHP Baru.

Abstract: *This study aims to determine how the criminal liability provisions for drivers who cause traffic accidents with fatalities are regulated under the New Criminal Code, and to analyze whether the criminal sanctions stipulated are adequate to create a deterrent effect. The type of research used is normative legal research with a legislative and conceptual approach. The legal sources used include primary legal materials such as laws and regulations, especially the New Criminal Code and regulations related to traffic, as well as secondary legal materials such as legal literature, journals, and other legal documents. The implementation of the legal process is carried out through library*

research and analyzed qualitatively. The results of the study indicate that the provisions for criminal liability for drivers who cause traffic accidents with fatalities in the New Criminal Code emphasize the existence of errors in the form of negligence or carelessness of the perpetrator. A driver can be held criminally responsible if proven to have committed an unlawful act and resulted in the death of another person. The application of criminal penalties, such as imprisonment or other penalties as stipulated in the Revised Criminal Code and regulations related to road traffic and transportation, must consider the elements of fault, the causal relationship between the act and the consequences it causes, and applicable legal provisions to achieve the objectives of law enforcement and justice for the parties involved. This study recommends the need for the formation of derivative regulations from the New Criminal Code that specifically regulate the criminal liability of drivers who cause traffic accidents with fatalities in order to strengthen legal certainty. In addition, law enforcement officials need to apply criminal liability carefully and cautiously by paying attention to the condition of the perpetrator and the facts of the trial in determining the appropriate offense.

Keywords: Criminal Liability; Traffic Accidents; Fatalities; New Criminal Code.

PENDAHULUAN

Kecelakaan di jalan merupakan suatu kejadian yang berlangsung secara mendadak, tidak terduga, dan tanpa niatan, melibatkan kendaraan bermotor maupun non-motor, serta pengguna jalan lainnya, yang mengakibatkan kerugian seperti cedera ringan, cedera berat, kerusakan properti, atau bahkan berakibat fatal. Umumnya, insiden ini terjadi akibat beberapa faktor yang saling terkait seperti keteledoran pengemudi, pelanggaran hukum lalu lintas, kondisi kendaraan yang tidak memadai, lingkungan jalan yang tidak aman, dan cuaca yang kurang baik. Dalam konteks isu sosial dan keselamatan publik, kecelakaan di jalan dianggap sebagai rangkaian insiden yang dimulai dari kesalahan manusia atau kegagalan dalam sistem transportasi, dan berujung pada keadaan yang merugikan individu maupun masyarakat secara keseluruhan.[1] Meskipun insiden lalu lintas dianggap sebagai pelanggaran hukum dalam sistem hukum Indonesia, terdapat beberapa metode di luar pengadilan untuk menyelesaikannya, seperti melalui keputusan pihak berwenang, diskusi, mediasi, dan lembaga yang mendukung toleransi di masyarakat. Berbagai elemen yang berperan dalam insiden lalu lintas meliputi beberapa faktor, seperti penyebab terjadinya kecelakaan, cedera yang dialami oleh korban, serta kerusakan pada barang. Saat ini, sistem hukum di Indonesia telah mengalami perubahan, terutama di bidang hukum

pidana, dengan solusi baru yang ditawarkan untuk menyelesaikan kasus-kasus hukum sembari tetap menghormati batas-batas toleransi.[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 kecelakaan lalu lintas di Indonesia melibatkan unsur kelalaian, bukan niat jahat, yang sering kali diperparah oleh faktor eksternal seperti cuaca atau kerusakan kendaraan.[3] Pendekatan ini sering kali tidak mempertimbangkan aspek pencegahan atau rehabilitasi, sehingga gagal mengatasi akar masalah seperti pendidikan keselamatan berkendara.

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 dalam 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 kesalahan.[4] Oleh karena itu, dibutuhkan pendekatan hukum yang lebih holistik, tidak hanya berfokus pada hukuman, tetapi juga pada pemulihan keadaan korban dan pencegahan kejadian serupa.

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 dan berat (seperti mengemudi ugal-ugalan 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. Yang membuat rumit adalah bagaimana menemukan bentuk pertanggungjawaban pidana yang pas untuk kelalaian yang sangat fatal, tanpa mengabaikan prinsip keadilan restoratif. Dalam Kriminologi Indonesia menunjukkan bahwa pendekatan restoratif dapat mengurangi beban sistem peradilan dengan melibatkan mediasi, sehingga pelaku lebih fokus pada perbaikan daripada hukuman semata.

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 korban.[5] 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.

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.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif. Peneliti memilih pendekatan ini karena peneliti menekankan pada pemeriksaan dan analisis prinsip-prinsip hukum dan ketentuan ketentuan hukum yang berkaitan dengan tanggung jawab pidana pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas, berdasarkan edisi terbaru Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini mencakup pendekatan Undang-Undang, pendekatan kasus, dan pendekatan konseptual. Jenis dan sumber bahann hukum mencakup bahan hukum primer (peraturan perundang-undangan), bahan hukum sekunder (literatur, buku, jurnal, riset), dan bahan hukum tersier (penunjang). Peneliti mengumpulkan bahan hukum melalui pendekatan penelitian dokumen, menjelajahi berbagai sumber dokumen, baik cetak maupun digital. Peneliti menganalisis data dengan memeriksa ketentuan hukum, membaca teks pasal secara langsung untuk memahami makna istilah yang digunakan, meneliti latar belakang ketentuan, dan meninjau hubungan antar pasal yang terkait.

PEMBAHASAN

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

Setelah menanti selama lebih dari puluhan tahun sejak proklamasi kemerdekaan, Indonesia akhirnya memiliki kodifikasi hukum pidana buatan bangsa sendiri. UU No. 1 Tahun 2023,[6] yang sering disebut sebagai KUHP Nasional, disahkan untuk menggantikan Wetboek van Strafrecht voor Nederlandsch-Indie (WvS) peninggalan Belanda tahun 1918 yang dikodifikasi menjadi UU No. 1 Tahun 1946 tentang peraturan hukum pidana atau KUHP Lama.[7]

Langkah ini bukan sekadar pergantian teks undang-undang, melainkan sebuah dekolonisasi, demokratisasi, dan konsolidasi hukum pidana. Hal ini menjadi implementasi dari marwah konsitusi, yang secara tegas disebutkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pada pasal 1 Ayat (3), bahwa negara Indonesia adalah negara hukum.[8] KUHP lama berorientasi pada pembalasan (retributif), sementara KUHP baru berorientasi pada keadilan korektif, rehabilitatif, dan restoratif. Undang-undang ini memiliki masa transisi

selama tiga tahun dan mulai berlaku efektif sepenuhnya pada Januari 2026. KUHP Nasional terdiri dari dua buku utama:

- a) Buku Kesatu: Berisi aturan umum (*algemene leer*) yang menjadi landasan bagi Buku Kedua serta peraturan perundang-undangan di luar KUHP.
- b) Buku Kedua: Berisi tentang tindak pidana, unsur-unsur delik, dan sanksi yang spesifik.

Paradigma yang diusung adalah Keseimbangan (Mono Dualistik). Artinya, hukum tidak hanya mementingkan kepastian hukum dan perlindungan individu (aspek objektif), tetapi juga memperhatikan nilai-nilai kemasyarakatan, perlindungan korban, dan aspek batiniah pelaku (aspek subjektif). Selain itu, paradigma keseimbangan dalam KUHP Baru bukan sekadar teknis hukum, melainkan refleksi dari nilai Pancasila.[9]

Salah satu perubahan paling revolusioner terdapat pada Pasal 2 KUHP Baru. Di satu sisi, pemerintah tetap mempertahankan Asas Legalitas formal (tidak pidana tanpa undang-undang tertulis). Namun di sisi lain, pemerintah mengakui Hukum yang Hidup dalam Masyarakat (*Living Law*) atau hukum adat. Hukum yang hidup dalam masyarakat atau *living law* dapat dianggap sebagai instrumen *The Living Constitution*. [10]

Pengakuan ini bertujuan untuk memberikan keadilan bagi masyarakat di daerah-daerah yang masih menjunjung tinggi norma adat. Namun, penerapan hukum adat ini dibatasi oleh syarat bahwa norma tersebut harus sesuai dengan nilai-nilai Pancasila, UUD 1945, Hak Asasi Manusia, dan prinsip hukum umum yang diakui masyarakat beradab. [11]

Dalam KUHP baru, tujuan pembedaan 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. [12] 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.

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 (residivisme) dapat diminimalisir secara signifikan.[13]

Di lain sisi, KUHP baru mewajibkan hakim mempertimbangkan Pedoman Pemidanaan (Pasal 54). Hakim harus melihat:

- a) Tingkat ketercelaan perbuatan.
- b) Motif dan tujuan melakukan tindak pidana.
- c) Riwayat hidup dan keadaan sosial ekonomi pelaku.
- d) 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, melainkan upaya negara untuk mengintervensi perilaku menyimpang melalui rehabilitasi, pengawasan masyarakat, dan pemulihan korban. Dengan meminimalkan trauma penjara bagi pelaku tindak pidana ringan dan memperkuat pengawasan sosial, KUHP baru berharap dapat menekan angka kriminalitas secara lebih manusiawi dan sistematis.

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

Rehabilitasi menjadi jembatan untuk mengembalikan individu tersebut ke tengah masyarakat tanpa stigma permanen, sekaligus mencegah residivisme (pengulangan tindak pidana) yang sering kali dipicu oleh kegagalan sistem penjara dalam memperbaiki karakter seseorang. Rehabilitasi adalah bentuk perlindungan bagi masyarakat agar pelaku yang kembali ke komunitas sudah tidak lagi berbahaya (sudah pulih).[14] Dengan menempatkan rehabilitasi sebagai pilar utama, Indonesia berupaya menciptakan keadilan yang tidak hanya memuaskan rasa haus akan pembalasan, tetapi juga memberikan solusi nyata bagi penyakit sosial yang melatarbelakangi terjadinya kejahatan.

Keadilan restoratif adalah pendekatan penyelesaian perkara tindak pidana yang melibatkan pelaku, korban, keluarga korban/pelaku, dan pihak lain yang terkait untuk bersama-sama mencari penyelesaian yang adil dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula, dan bukan sekadar pembalasan (retribution).

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.[15] 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.

Secara umum, dapat dikatakan bahwa KUHP Baru mengandung norma hukum yang memberikan penekanan terhadap pertanggungjawaban pidana bagi

pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, terlebih terhadap yang berakibat pada jatuhnya korban jiwa dalam peristiwa berkendara atau mengemudi di arus lalu lintas jalan raya.

Jalan raya merupakan ruang publik yang melibatkan interaksi kompleks antarmanusia dan mesin. Setiap individu yang mengoperasikan kendaraan bermotor secara otomatis memikul beban tanggung jawab hukum yang besar. Mengemudi kendaraan bermotor adalah sebuah aktivitas yang melibatkan "kontrak sosial" tak tertulis antara individu dan masyarakat. Setiap kali seseorang memutar kunci kontak atau menekan tombol start kendaraan, ia sedang memasuki ruang publik di mana keselamatan orang lain menjadi taruhan.

Oleh karena itu, hukum tidak memandang kecelakaan lalu lintas sebagai nasib buruk semata, melainkan sebagai peristiwa hukum yang menuntut pertanggungjawaban jika terjadi pelanggaran norma. Dalam diskursus hukum pidana, pengemudi tidak hanya bertanggung jawab atas keselamatan dirinya, tetapi juga keselamatan pengguna jalan lain. Pertanggungjawaban pidana muncul ketika terjadi pelanggaran norma hukum yang mengakibatkan kerugian, baik berupa kerusakan materiil, luka-luka, hingga hilangnya nyawa orang lain.

Fenomena kecelakaan lalu lintas seringkali dipandang sebelah mata sebagai "musibah". Namun, secara yuridis, setiap insiden di jalan raya harus diuji melalui instrumen pertanggungjawaban pidana untuk menentukan apakah ada unsur kesalahan (*mens rea*) dan perbuatan melawan hukum (*actus reus*) yang dilakukan oleh pengemudi. Sekalipun kecelakaan dapat berupa peristiwa "tanpa niat jahat" (*absent of mens rea*), sehingga penyelesaiannya harus fokus pada ganti rugi dan perdamaian.^[16] Dalam hukum pidana Indonesia, prinsip utama yang membatasi kekuasaan negara untuk menghukum adalah asas *Geen straf zonder schuld* (tidak pidana tanpa kesalahan). Bagi seorang pengemudi, pertanggungjawaban pidana tidak muncul otomatis hanya karena terjadi kecelakaan. Harus ada unsur kesalahan, baik itu berupa kesengajaan (*dolus*) maupun kealpaan (*culpa*).

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 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*).

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.

Harus terdapat hubungan sebab-akibat yang nyata antara tindakan pengemudi dengan kerugian yang timbul. Teori *conditio sine qua non* atau teori adekuat sering digunakan hakim untuk melihat sejauh mana tindakan pengemudi menjadi penyebab utama kecelakaan. Jika A menabrak B karena rem blong yang disebabkan oleh sabotase pihak ketiga, maka kausalitas tersebut terputus. Namun, jika rem blong disebabkan oleh kelalaian pengemudi yang tidak melakukan servis berkala, maka kausalitas tetap melekat pada pengemudi.

Perbuatan tersebut harus melanggar aturan yang ada. Melawan hukum di sini berarti melanggar ketentuan rambu, kecepatan, atau cara mengemudi yang membahayakan. Sebagian besar kecelakaan lalu lintas masuk dalam kategori kealpaan. 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.

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

KUHP Baru membuka ruang lebar bagi Keadilan Restoratif dalam kasus kecelakaan. Dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian, seringkali pelaku tidak memiliki niat jahat (*mens rea*). Oleh karena itu, jika terjadi perdamaian antara pelaku dan keluarga korban, pemberian santunan yang layak,

serta adanya pemaafan, hal ini menjadi poin krusial dalam pertanggungjawaban pidana. Melalui mekanisme Restorative Justice di tingkat penyidikan atau kejaksaan, perkara bisa dihentikan jika keluarga korban merasa keadilan sudah tercapai melalui kompensasi dan perdamaian. Jika perkara sampai ke pengadilan, Pasal 54 KUHP Baru memungkinkan hakim untuk tidak menjatuhkan pidana (meskipun salah) jika pelaku telah bertanggung jawab penuh kepada keluarga korban dan sangat menyesali perbuatannya.

Substansi penting dalam KUHP Baru adalah menjauhkan pelaku kelalaian dari penjara jika memungkinkan. Pertanggungjawaban pidana bagi pelaku kecelakaan maut tidak lagi otomatis berakhir di sel tahanan.

Jika hakim memutuskan untuk menjatuhkan pidana, tersedia beberapa opsi berdasarkan Pasal 64-66 KUHP Baru, yaitu Pidana Pengawasan yakni pelaku tidak dipenjara, namun diawasi oleh jaksa dan pembimbing kemasyarakatan. Ia harus mematuhi syarat-syarat tertentu (misalnya tidak boleh mengemudi dalam jangka waktu tertentu); Pidana Kerja Sosial yakni Jika ancaman pidananya memenuhi syarat, pelaku dapat diminta melakukan kerja sosial sebagai bentuk penebusan dosa sosialnya atas hilangnya nyawa seseorang; Pidana Denda yakni dalam beberapa kasus kelalaian, denda kategori tertentu dapat menjadi sanksi utama atau tambahan.

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

- a) Tingkat Ketercelaan: Apakah pengemudi dalam pengaruh alkohol? Ataukah kecelakaan terjadi karena faktor cuaca yang buruk?
- b) Sikap Batin: Apakah pelaku segera menolong korban atau justru melarikan diri (tabrak lari)? Melarikan diri dalam KUHP Baru akan memperberat pertanggungjawaban pidana secara signifikan.
- c) 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 besi.

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 (kelalaian) 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).[17] 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 penjara.

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, yakni:

- penyesalan mendalam;
- pelaku telah bertanggung jawab penuh; dan
- pemaafan telah diberikan oleh keluarga korban.

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).

Penyesalan dipahami sebagai sikap pelaku setelah melakukan tindak pidana yang menunjukkan pengakuan atas kesalahan serta keinginan untuk memperbaiki diri. Sikap ini dapat tercermin melalui tindakan seperti mengakui kesalahan, bekerja sama dengan penegak hukum, atau berusaha memulihkan kerugian korban.[18]

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.

Dalam KUHP Nasional, penyesalan mendalam pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa adalah instrumen yang memanusiaikan hukum. Ia berfungsi sebagai pengurang pidana (mitigating factor) yang sangat signifikan. Dengan adanya penyesalan, hukum memberikan ruang bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa untuk tidak dihancurkan masa depannya di penjara, melainkan diperbaiki melalui jalur rehabilitasi.

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 masyarakat.[19] Terkait bertanggung jawab penuh dalam konteks tersebut, mencakup tiga hal utama:

- Tanggung Jawab Medis/Fisik: Misalnya, dalam kasus penganiayaan atau kecelakaan, pelaku segera membawa korban ke rumah sakit dan menanggung biaya pengobatan hingga sembuh.
- Tanggung Jawab Materiil: Memberikan ganti kerugian atau restitusi atas kerusakan barang atau kehilangan penghasilan korban.
- Tanggung Jawab Moral: Meminta maaf secara tulus dan melakukan upaya perdamaian dengan korban atau keluarganya.

Jika pelaku pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa telah bertanggung jawab penuh, hakim memiliki landasan hukum yang kuat untuk menghindari pidana penjara. Kemampuan bertanggung jawab adalah keadaan di mana seseorang memiliki kemampuan intelektual dan kehendak untuk memahami serta menilai perbuatannya.[20] Secara teknis, tanggung jawab penuh menjadi pintu masuk bagi penggunaan:

- Pidana Kerja Sosial: Jika tindak pidana diancam penjara di bawah 5 tahun, hakim dapat mengalihkan hukuman menjadi kerja sosial karena pelaku dianggap memiliki itikad baik untuk menebus kesalahannya pada masyarakat.
- Pidana Pengawasan: Pelaku tidak ditahan, namun dipantau perilakunya karena telah menunjukkan kemampuan untuk memulihkan keadaan.

Hakim dapat memutuskan untuk tidak menjatuhkan pidana sama sekali meskipun pelaku terbukti bersalah, dengan pertimbangan utama bahwa pelaku pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa telah melakukan upaya pemulihan yang maksimal sehingga keseimbangan hukum di masyarakat dianggap sudah pulih. Pemulihan oleh pelaku merupakan bentuk pertanggungjawaban yang berorientasi pada kepentingan korban.[21] Hal ini biasanya terjadi jika:

- 1) Kerugian korban sudah terbayar lunas.
- 2) Korban telah memaafkan pelaku secara sukarela.
- 3) Tingkat ketercelaan perbuatan menjadi rendah karena tanggung jawab pasca-kejadian.

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).

Pemberian maaf dari keluarga korban merupakan salah satu instrumen paling berpengaruh dalam UU No. 1 Tahun 2023 (KUHP Nasional). Pemaafan memiliki kedudukan yuridis-formal yang dapat mengubah jenis sanksi atau bahkan menghapuskan penjatuh pidana. Berdasarkan Pasal 54 ayat (1) huruf k, hakim dalam menjatuhkan pidana wajib mempertimbangkan "pemaafan dari korban dan/atau keluarganya". Tindakan korban yang secara sukarela memberikan maaf kepada pelaku tindak pidana melalui proses perdamaian sehingga konflik yang timbul akibat tindak pidana dapat diselesaikan secara restorative.[22]

Ini berarti pemaafan bukan lagi sekadar pelengkap, melainkan kewajiban bagi hakim untuk menilainya. Pemaafan ini dipandang sebagai bukti bahwa konflik sosial yang timbul akibat tindak pidana tersebut telah selesai atau setidaknya telah termitigasi secara signifikan. Hakim dapat memutuskan untuk menyatakan terdakwa pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa bersalah namun tidak menjatuhkan pidana. Mekanisme pemaafan dalam sistem pidana yang memberi ruang bagi hakim untuk mempertimbangkan perdamaian atau pemaafan antara korban dan pelaku dalam menjatuhkan atau bahkan tidak menjatuhkan pidana.[23]

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.

Pemaafan merupakan mahkota dari proses Keadilan Restoratif (Restorative Justice). Dalam KUHP Baru, pemaafan keluarga korban berfungsi untuk:

- Menghapuskan Sifat Melawan Hukum Materiil: Secara sosiologis, perbuatan tersebut tidak lagi dianggap sebagai luka di masyarakat.

- Mengalihkan Jenis Pidana: Jika pemaafan sudah diberikan, hakim sangat disarankan untuk tidak menjatuhkan pidana penjara, melainkan beralih ke Pidana Kerja Sosial atau Pidana Pengawasan (sesuai Pasal 65 dan 66).

Agar pemaafan tersebut memiliki kekuatan hukum yang kuat dalam persidangan, biasanya harus memenuhi kriteria berikut:

- 1) Diberikan Secara Sukarela: Tidak ada paksaan, intimidasi, atau tekanan dari pihak pelaku.
- 2) Diikuti dengan Pemulihan: Pemaafan biasanya muncul setelah adanya tanggung jawab nyata dari pelaku (seperti restitusi atau santunan).
- 3) Dituangkan dalam Kesepakatan: Idealnya dibuktikan dengan akta perdamaian atau pernyataan tertulis di depan penyidik/hakim.

KESIMPULAN

Hukum dalam KUHP Baru yang dikenakan terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa menekankan pentingnya keseimbangan. Artinya, hukum tidak hanya mementingkan kepastian hukum dan perlindungan individu (aspek objektif), tetapi juga memperhatikan nilai-nilai kemasyarakatan, perlindungan korban, dan aspek batiniah pelaku (aspek subjektif). Dalam KUHP baru, pembedaan terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa dilaksanakan dengan memperhatikan aspek utama, yaitu memasyarakatkan terpidana (rehabilitasi), menyelesaikan konflik dan memulihkan keseimbangan (restoratif), serta menumbuhkan rasa penyesalan pada terpidana.

Jika kasus hukum pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa tetap sampai ke meja hijau, maka hakim memiliki kewenangan untuk tidak menjatuhkan pidana meskipun pengemudi terbukti bersalah. Syaratnya, hakim melihat adanya unsur penting, yakni penyesalan mendalam, pelaku telah bertanggung jawab penuh; dan, pemaafan telah diberikan oleh keluarga korban. Terkait pertanggungjawaban pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa dalam konteks tersebut, mencakup tiga hal utama yaitu tanggung Jawab 59 Medis/Fisik: Misalnya, dalam kasus penganiayaan atau kecelakaan, pelaku segera membawa korban ke rumah sakit dan menanggung biaya pengobatan hingga sembuh; Tanggung Jawab Materiil yaitu Memberikan ganti kerugian atau restitusi atas kerusakan

barang atau kehilangan penghasilan korban; dan Tanggung Jawab Moral: Meminta maaf secara tulus dan melakukan upaya perdamaian dengan korban atau keluarganya.

REFERENSI

- [1] Harun A. W., Ismail, D. E., & Puluhulawa, J. (2024). Penegakan Hukum Terhadap Penyelenggara Jalan Rusak Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas. *Hakim: Jurnal Ilmu Hukum dan Sosial*, 2(1), hlm. 133-156.
- [2] Deromero. et. al. (2024).
- [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.
- [4] 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.
- [5] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang- Undang Hukum Pidana.
- [6] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- [7] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana
- [8] Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- [9] Prof. Dr. Barda Nawawi Arief, S.H. (2008). *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana: Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*, Jakarta: Kencana Prenada Media.
- [10] Prof. Dr. Muladi, S.H. (1990). *Proyeksi Hukum Pidana Materiil Indonesia di Masa Datang*, Semarang: Universitas Diponegoro.
- [11] Prof. Andi Hamzah. (2005). *Pemberantasan Korupsi Melalui Hukum Pidana Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- [12] Prof. Dr. Marcus Priyo Gunarto, S.H., M.Hum. (2021). *Hukum Pidana: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Litera.

Jurnal Legal Dialogica
Volume I Issue 2 Tahun 2026

- [13] Harkristuti Harkrisnowo. (2023). Rekonstruksi Paradigma Hukum Pidana Nasional dalam KUHP Baru, *Jurnal Hukum & Pembangunan*. 53(1).
- [14] Marcus Priyo Gunarto. (2023). Sinkronisasi Tujuan Pemidanaan dan Jenis Sanksi dalam KUHP Baru, *Jurnal Mimbar Hukum*, 35(1).
- [15] Topo Santoso. Kodifikasi Hukum Pidana Indonesia. (2023). Tantangan dan Harapan pasca UU No. 1 Tahun 2023, *Indonesia Law Review (ILREV)*, 13(1).
- [16] Muhammad Arif Setiawan. Restorative Justice sebagai Solusi Overcrowding Penjara pada Kasus Kelalaian Lalu Lintas. (2024). *Jurnal Relevansi Hukum*, 8(1).
- [17] Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- [18] Eddy O.S. Hiariej & Topo Santoso. 2023. *Anotasi KUHP Nasional*. Depok: Rajagrafindo Persada.
- [19] Prof. Dr. Barda Nawawi Arief, S.H. (2008). *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana: Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*, Jakarta: Kencana Prenada Media.
- [20] Van Hamel dalam J.M. Van Bemmelen. 1984. *Hukum Pidana I*. Bandung: Bina Cipta.
- [21] Muladi. 1998. *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*. Bandung: Alumni.
- [22] Rumengan, Nova J. 2017. *Pemaafan dan Restorative Justice dalam Perkara Pidana di Indonesia*. Lex Privatum.
- [23] Ayuningtiyas, Fitri., dkk. 2024. *Implementasi Pemaafan Hakim dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Hukum Pidana Islam*. Amnesti: Jurnal Hukum.