

**PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENGEMUDI ATAS KEALPAAN
DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN
HILANGNYA NYAWA
(Studi kasus Di Polres Demak)**

SKRIPSI

Diajukan untuk salah satu persyaratan untuk memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum
Program Kekhususan Hukum Pidana



Diajukan Oleh:

Selvi Citra Berliana

NIM: 30302200253

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2026**

HALAMAN PERSETUJUAN
PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENGEMUDI ATAS KEALPAAN
DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN
HILANGNYA NYAWA
(Studi kasus Di Polres Demak)



Diajukan Oleh :

Selvi Citra Berliana

NIM : 30302200253

Pada Tanggal, 24 Februari 2026

telah disetujui oleh :

Dosen Pembimbing:

Dr. Rizal Bagaskoro, S.H., M.H.

NIDN : 06 - 00406 - 9701

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

**PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENGEMUDI ATAS KEALPAAN
DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN
HILANGNYA NYAWA
(Studi kasus Di Polres Demak)**

Diajukan Oleh:

Selvi Citra Berliana

NIM: 30302200253

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
Pada tanggal 2026
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus

Tim Penguji
Ketua,

.....
NIDN :

Anggota

Anggota

.....
NIDN:

.....
NIDN :

Mengetahui
Dekan Fakultas Hukum Unissula

Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H, M.H
NIDN. 0620046701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Selvi Citra Berliana

NIM : 30302200253

Fakultas : Hukum

Dengan ini saya menyatakan bahwa, karya tulis yang berjudul:

**PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENGEMUDI ATAS KEALPAAN
DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN
HILANGNYA NYAWA (Studi kasus Di Polres Demak)**

Meskipun saya telah berusaha dengan sengaja untuk menghindari menyalin atau menggunakan seluruh atau sebagian besar tulisan orang lain tanpa memberikan kredit, kenyataannya karya ini sepenuhnya asli. Saya setuju untuk menanggung sanksi sesuai dengan undang-undang yang berlaku jika nantinya terbukti bahwa saya telah melakukan plagiarisme.

Semarang, Februari 2026

Yang menyatakan

Selvi Citra Berliana

NIM: 30302200253

SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Selvi Citra Berliana

NIM : 30302200253

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan Karya Ilmiah berupa skripsi yang berjudul:

PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENGEMUDI ATAS KEALPAAN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN HILANGNYA NYAWA (Studi kasus Di Polres Demak)

Memberikan hak non-eksklusif dan bebas royalti untuk menyimpan, mentransfer, mengelola dalam basis data, dan mempublikasikan di internet atau media lain untuk tujuan akademik, dengan syarat nama penulis diakui sebagai pemilik hak cipta. Setuju untuk menjadi milik Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

Saya mengatakan ini dengan sungguh-sungguh. Jika karya ilmiah ini nantinya terbukti mengandung plagiarisme atau pelanggaran hak cipta, saya akan bertanggung jawab secara pribadi atas segala masalah hukum yang timbul tanpa berkonsultasi dengan Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, Februari 2026

Yang menyatakan

Selvi Citra Berliana

NIM: 30302200253

MOTTO

Allah memang tidak menjanjikan hidupmu akan selalu mudah, tapi dua kali Allah berjanji bahwa :“ Fa inna ma’al – ‘usri Yusra, Inna ma’al – ‘usri Yusra”
“ setiap kesulitan pasti ada kemudahan”

(QS.Al-Insyirah 94:5-6)

“ Aku membahayakan nyawa ibuku untuk lahir ke dunia, jadi tidak mungkin aku tidak ada artinya, dan aku membuat ibuku bekerja setiap hari hingga lelah, jadi
aku
pastikan lelahnya tidak sia sia “

(Penulis)

“ Tidak peduli berapa kali orang mencoba untuk mengkritikku,
balas dendam terbaik adalah dengan membuktikan bahwa mereka salah. Tutup matamu dan nikmati *Roller Coaster* , inilah hidup”

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Saya mengucapkan syukur kepada Allah SWT atas rahmat dan berkah-Nya, yang telah memudahkan penulis untuk menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENGEMUDI ATAS KEALPAAN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN HILANGNYA NYAWA (Studi kasus Di Polres Demak)”**

Penulis menyampaikan ucapan selamat dan doa kepada Nabi Muhammad SAW menjelang Hari Akhir. ini merupakan salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum dan merupakan proyek akhir penulis untuk menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang.

Penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik atas bantuan dari banyak pihak, dalam kesempatan ini dengan kerendahan hati dan penuh rasa hormat saya ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan secara moriil maupun materiil baik yang bersifat langsung maupun tidak langsung.

Haturan terima kasih ini saya sampaikan untuk :

1. Prof. Dr. Gunarto, S.H., S.E.Akt., M. Hum. selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Prof. Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Dr. Hj. Widayati, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

4. Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
5. Dr. Muhammad Ngazis, S.H., M.H. selaku Ketua Prodi Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
6. Dr. Ida Musofiana, S.H., M.H selaku Sekretaris Ketua Prodi Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
7. Ibu Dini Amalia Fitri, S.H., M.H. selaku Sekretaris Prodi Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
8. Dr Muhammad Taufiq, S.H., M.H. selaku dosen Wali Penulis.
9. Dr M.Rizal Bagaskoro, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan bimbingan dan arahan serta dukungan dalam penyusunan skripsi ini.
10. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
11. Seluruh Staff dan Karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
12. Terimakasih untuk orang orang disekitar saya khususnya kepada Nenek,Ibu Nursiti, beserta adik adik saya dan sekeluarga telah membantu dan memberikan support kepada penulis dan selalu berada disamping penulis, terimakasih atas segala kasih sayang yang diberikan kepada penulis.
13. Untuk ayah dari Penulis yang tidak bisa saya sebutkan namanya, terimakasih telah memberikan banyak inspirasi didalam hidup dan terimakasih atas segala hal yang telah diberikan kepada penulis.

14. Untuk Mama tersayang, Mama Siti Solekhah yang menjadi alasan utama penulis bisa bertahan hingga saat ini. Terimakasih atas segala motivasi, semangat, harapan, serta bersedia menjadi sandaran terkuat dari kerasnya dunia, terimakasih karena tidak pernah menuntut akan segala hal dan bahkan senantiasa mendampingi setiap langkah penulis untuk menjadi seseorang yang berpendidikan. Terimakasih atas kasih sayang tanpa batas yang diberikan, mendoakan tanpa henti dan terimakasih atas kesabaran serta pengorbanan yang selalu mengiringi perjalanan hidup penulis. Beliau adalah wanita hebat yang tidak banyak mengeluh juga pandai menyembunyikan segala lukanya sendirian. Dan beliau lah sumber kekuatan dan inspirasi bagi penulis, sekali lagi terimakasih untuk segala bentuk pengorbanan baik secara moral maupun finansial.
15. Untuk Kakakku, Muhammad Rifqi Syaifudin. Terimakasih sudah menjadi sumber semangat dan motivasi dalam setiap langkah perjuangan penulis. Meski kami kadang tidak akur, namun dialah alasan penulis terus berusaha menempuh pendidikan dengan sungguh sungguh dan mendorong penulis untuk tetap bersemangat dan menjadi penguat penulis dalam hal apapun, dan terimakasih selalu mengupayakan yang terbaik untuk kehidupan penulis.
16. Saya juga ingin menyampaikan terimakasih dengan tulus kepada seseorang yang tidak bisa penulis sebut namanya yang selalu support penulis, yang telah membersamai penulis sejak awal perkuliahan hingga penyusunan skripsi ini usai, terimakasih telah menjadi penyemangat terbesar dalam perjalanan ini. Terimakasih telah sabar menemani setiap proses, menjadi tempat pulang disaat lelah,

serta memberikan dorongan saat penulis mulai goyah. Terimakasih atas doa yang tak pernah putus, terimakasih atas semangat, perhatian, dukungan, dan kasih sayang yang senantiasa menemani penulis dalam setiap proses, terimakasih segala keyakinanmu terhadap kemampuan penulis bahkan ketika penulis mulai ragu pada diri sendiri. Kehadiranmu menjadikanku lebih kuat, lebih berani, dan lebih yakin untuk terus melangkah maju.

17. Kepada Sahabat seperjuangan dan sekaligus penulis anggap sebagai saudara penulis yaitu Shalindri Rilis H, Yeni M, Rintis Citra H, Ratih Kinanti, Riska Dewi A, Aldila Putri V serta semua pihak lainnya yang selalu memberikan semangat, dukungan tiada henti dan bantuan dalam segala hal selama menyelesaikan skripsi ini. Dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah banyak membantu memberikan pemikiran demi kelancaran dan keberhasilan penyusunan skripsi ini
18. Terakhir, penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada diri sendiri. Selvi Citra Berliana, harapan orangtuanya. Terimakasih telah bertahan sejauh ini, dan terus berjalan melewati segala tantangan di kehidupan ini. Terimakasih karena tidak menyerah ketika jalan di depan terasa gelap, ketika keraguan datang silih berganti, dan ketika langkah terasa berat untuk diteruskan. Terimakasih karena tetap memilih untuk melanjutkan, walau seringkali tidak tahu pasti kemana arah akan membawa. Terimakasih telah menjadi teman paling setia bagi diri sendiri, hadir dalam sunyi, lelah, diam yang penuh tanya. Terimakasih karena sudah mempercayai proses, meski hasil belum sesuai harapan. Meski harus menghadapi kegagalan, kebingungan, bahkan perasaan ingin menyerah. Terimakasih karena tetap jujur pada rasa takut, namun tidak

membiarkan rasa takut itu membatasi langkah, karena keberanian bukanlah ketiadaan rasa takut, melainkan keinginan untuk tetap bergerak meski takut masih melekat erat, dan paling penting, terimakasih sudah berani memilih, untuk mencoba, untuk belajar, dan untuk menyelesaikan apa yang telah di mulai.

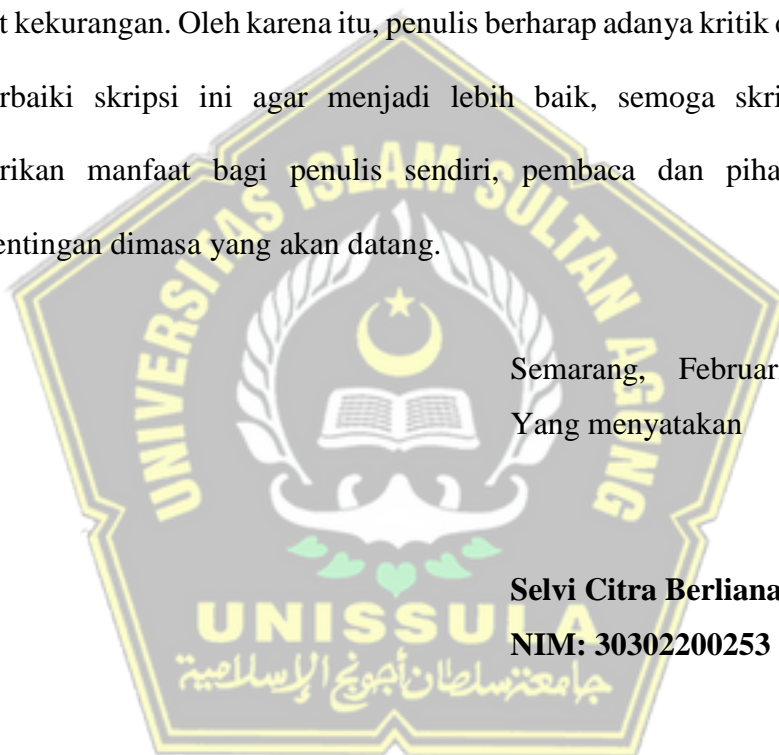
Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan Skripsi ini banyak terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis berharap adanya kritik dan saran guna memperbaiki skripsi ini agar menjadi lebih baik, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis sendiri, pembaca dan pihak-pihak yang berkepentingan dimasa yang akan datang.

Semarang, Februari 2026

Yang menyatakan

Selvi Citra Berliana

NIM: 30302200253



ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang sulit diprediksi, baik waktu maupun tempat kejadiannya. Dampak yang ditimbulkan tidak hanya berupa cedera atau kecacatan, tetapi juga dapat berakhir pada kematian. Penelitian ini merumuskan dua masalah pokok, yaitu pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan hilangnya nyawa orang lain serta bentuk penegakan hukum yang dilakukan pemerintah atas kelalaian tersebut. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi kepustakaan, kemudian dianalisis secara kualitatif untuk memperoleh kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sesuai Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengendara yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Penegakan hukum dilakukan oleh aparat Polrestabes Palembang melalui langkah-langkah penanganan kecelakaan, antara lain mendatangi lokasi kejadian, menolong korban, melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara, mengolah TKP, mengatur kelancaran lalu lintas, mengamankan barang bukti, serta melaksanakan penyidikan. Apabila seluruh unsur pasal terpenuhi, pelaku dapat dikenakan pidana penjara hingga 6 tahun dan/atau denda maksimal Rp12.000.000,00. Temuan ini menegaskan pentingnya penegakan hukum yang konsisten guna memberikan efek jera serta meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berkendara.

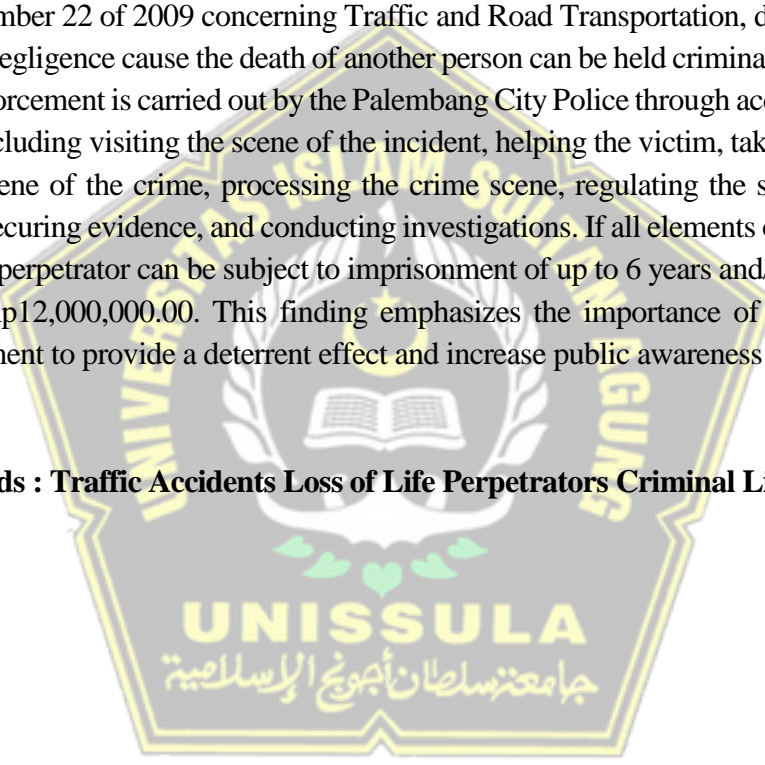
**Kata kunci : Kecelakaan Lalu Lintas Kehilangan Nyawa orang Pelaku
Pertanggungjawaban Pidana**

ABSTRACT

Traffic accidents are events that are difficult to predict, both in terms of time and place of occurrence. The resulting impact is not only in the form of injury or disability, but can also result in death. This study formulates two main problems, namely criminal liability for perpetrators of traffic accidents that cause the loss of life of others and the form of law enforcement carried out by the government for such negligence. This study uses a normative legal method with data collection techniques through literature studies, then analyzed qualitatively to obtain conclusions.

The results of the study indicate that according to Article 310 paragraph (4) of Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation, drivers who due to their negligence cause the death of another person can be held criminally responsible. Law enforcement is carried out by the Palembang City Police through accident handling steps, including visiting the scene of the incident, helping the victim, taking First action at the scene of the crime, processing the crime scene, regulating the smooth flow of traffic, securing evidence, and conducting investigations. If all elements of the article are met, the perpetrator can be subject to imprisonment of up to 6 years and/or a maximum fine of Rp12,000,000.00. This finding emphasizes the importance of consistent law enforcement to provide a deterrent effect and increase public awareness of driving.

Keywords : Traffic Accidents Loss of Life Perpetrators Criminal Liability



DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	iv
SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
MOTTO	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	xii
ABSTRACT	xiii
DAFTAR ISI	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
E. Terminologi	11
F. Metode Penelitian	14
G. Sistematika Penulisan	16
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	18
A. Tinjauan Umum Tentang Pertanggung Jawaban Pidana	18
1. Pengertian Pertanggung Jawaban Pidana	18
2. Syarat syarat pertanggung Jawaban Pidana	19
B. Tinjauan Umum Tentang Pengemudi	21
1. Pengertian Pengemudi	21
2. Kewajiban Pengemudi	21
C. Tinjauan Umum Tentang Kealpaan	22
1. Pengertian Kealpaan	22
2. Jenis jenis kealpaan :	23
3. Aspek Sosial Dan Budaya Kealpaan	25

D. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Laka Lantas.....	26
1. Pengertian Laka Lantas	26
2. Faktor Faktor Kecelakaan Laka Lantas :.....	27
3. Dampak Kecelakaan Laka Lantas	27
E. Tinjauan Umum Tentang Kealpaan yang Menyebabkan Kematian dalam Laka Lantas	28
1. Pengertian Kealpaan.....	28
2. Kematian sebagai Akibat Konstitutif	29
3. Hubungan Kausalitas (Ajaran Sebab-Akibat).....	30
F. Tinjauan Umum Tentang Kealpaan dalam Pemespektif Islam.....	30
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	34
A. Implementasi (Pelaksanaan) Penegakan Hukum dan Pembuktian unsur Kealpaan dalam Penyidikan Kecelakaan yang Mengakibatkan hilangnya nyawa di Satlantas Polres Demak	34
B. Kedudukan Hukum Kesepakatan Perdamaian antara pelaku dan keluarga korban dalam penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Demak(Restorative Justice)	49
BAB IV PENUTUP	61
A. KESIMPULAN.....	61
B. SARAN.....	62
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN.....	67

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana vital yang menunjang mobilitas manusia dan distribusi barang demi keberlangsungan perekonomian serta kehidupan sosial masyarakat. Dalam kehidupan modern, lalu lintas jalan raya bukan lagi sekadar kebutuhan, melainkan bagian dari hak asasi manusia untuk berpindah tempat dan mempertahankan hidup. Oleh karena itu, negara memiliki kewajiban konstitusional untuk menjamin keselamatan dan keamanan setiap warga negara di jalan raya, sebagaimana amanat pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 untuk melindungi segenap bangsa Indonesia. Dalam KUHP baru (UU No. 1 Tahun 2023), kealpaan atau kelalaian (*culpa*) diakui sebagai unsur kesalahan pidana, diatur dalam Pasal 36 yang menyatakan pertanggungjawaban pidana hanya bisa dikenakan jika dilakukan dengan sengaja atau karena kealpaan, dengan syarat kealpaan harus secara tegas diatur dalam undang-undang lain.

Secara filosofis, hukum pidana diadakan untuk melindungi kepentingan hukum (*rechtsgut*) yang paling mendasar, yaitu nyawa manusia. Nyawa adalah anugerah Tuhan Yang Maha Esa yang tidak dapat dinilai dengan materi, sehingga hilangnya nyawa seseorang meskipun disebabkan oleh ketidaksengajaan tetaplah merupakan guncangan terhadap keseimbangan tatanan masyarakat. Dalam konteks hukum pidana, prinsip pertanggungjawaban tidak hanya didasarkan pada niat jahat (*mens rea/dolus*),

tetapi juga pada kurangnya kehati-hatian (*culpa*). Filosofi pemidanaan terhadap pelaku kealpaan bertujuan sebagai pembelajaran (*education*) dan pencegahan (*deterrence*) agar setiap pengemudi menyadari bahwa di balik kemudi kendaraan, melekat tanggung jawab besar untuk tidak mencederai orang lain. Keadilan dalam kasus kecelakaan lalu lintas harus dilihat dari dua sisi: keadilan bagi korban yang kehilangan hak hidupnya, dan keadilan bagi pelaku yang harus dihukum sesuai dengan kadar kesalahannya, bukan semata-mata karena emosi pembalasan.¹

Realitas sosial (*das sein*) menunjukkan fenomena yang memprihatinkan. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia seolah menjadi "pembunuh diam-diam" yang terus memakan korban. Berdasarkan data statistik, mayoritas kecelakaan lalu lintas tidak disebabkan oleh faktor alam atau kendaraan, melainkan faktor manusia (*human error*). Perilaku pengemudi yang tidak tertib, seperti melanggar batas kecepatan, mengemudi dalam keadaan mengantuk, atau menggunakan ponsel saat berkendara, adalah bentuk nyata dari pengabaian kewajiban berhati-hati.² Masalah sosiologis timbul ketika terjadi kecelakaan fatal yang merenggut nyawa. Sering kali terjadi benturan persepsi di masyarakat; di satu sisi keluarga korban menuntut hukuman seberat-beratnya (bahkan main hakim sendiri), sementara di sisi lain pelaku berlindung di balik argumen "musibah" atau "tidak sengaja". Sering pula terjadi praktik penyelesaian kekeluargaan yang dianggap menggugurkan tuntutan pidana,

¹ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), hlm. 24.

² Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014), hlm. 12.

padahal menurut hukum positif, hilangnya nyawa seseorang bukanlah delik aduan yang bisa selesai hanya dengan uang santunan. Ketegangan sosial ini menunjukkan perlunya kepastian hukum mengenai batas-batas kealpaan yang dapat dipidana.³

Secara yuridis normatif (*das sollen*), Indonesia telah memiliki instrumen hukum yang mengatur hal ini, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Undang-undang ini bersifat *lex specialis derogat legi generali* terhadap Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Secara spesifik, Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ mengatur ancaman pidana bagi pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dengan ancaman pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun.⁴ Meskipun aturan tersebut sudah eksplisit, penerapan unsur "kealpaan" (*culpa*) dalam praktik peradilan sering kali menimbulkan perdebatan. Penegak hukum harus cermat membuktikan elemen *onvoorzichtigheid* (kurang hati-hati) dan *vermijdbaarheid* (dapat dihindari). Apakah pengemudi benar-benar lalai, ataukah situasi tersebut adalah *overmacht* (daya paksa)? Selain itu, bagaimana hukum menilai pertanggungjawaban pidana jika korban juga memiliki andil kesalahan (*contributory negligence*)? Kompleksitas pembuktian unsur kelalaian ini menuntut analisis mendalam agar

³ Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa, *Kriminologi* (Depok: Rajawali Pers, 2013), hlm. 88.

⁴ Lihat Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

putusan hakim benar-benar mencerminkan keadilan substantif, bukan sekadar keadilan procedural.⁵

Salah satu persoalan utama yang mengganggu keselamatan jalan adalah kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai peristiwa yang terjadi di jalan secara tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan bermotor dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Undang-undang tersebut membagi kecelakaan menjadi tiga jenis, yakni ringan, sedang, dan berat. Kecelakaan lalu lintas sendiri merupakan kejadian yang sulit diprediksi, baik dari segi waktu maupun lokasi. Dampaknya tidak hanya berupa trauma, luka atau kecacatan, tetapi juga dapat berakhir pada kematian. Seiring pertambahan panjang jalan dan meningkatnya pergerakan kendaraan, kasus kecelakaan cenderung menunjukkan peningkatan dari waktu ke waktu. Data mengenai kecelakaan lalu lintas umumnya diperoleh dari pihak kepolisian, yang memuat deskripsi faktual mengenai penggunajalan, kendaraan yang terlibat, pergerakan, serta kondisi lingkungan pada saat peristiwa terjadi.⁶ Dalam kehidupan modern, transportasi menjadi elemen vital untuk menggerakkan manusia dan barang. UU No. 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan

⁵ Djoko Prakoso, *Tindak Pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2018), hlm. 45.

⁶ "F. D. Hobbs, 1979, *Traffic Planning And Engineering*, Second Edition, Terjemahan T. M. Suprpto dan Waldijono, 1995, *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*, Edisi Kedua, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta

memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional, karena dapat mempermudah perpindahan orang dan barang, menjadi sarana distribusi ekonomi dari pusat ke daerah dan meningkatkan akses terhadap layanan publik seperti pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan, membentuk keterhubungan antar daerah secara efektif dan efisien. UU LLAJ mengatur bahwa tujuan penyelenggaraan lalu lintas bukan hanya memindahkan objek, tetapi juga menjamin kelancaran, keamanan, ketertiban, dan kenyamanan. Menurut UU No. 22/2009, keselamatan pengguna jalan adalah prioritas. Di era modern, meningkatnya jumlah kendaraan dan mobilitas penduduk membuat keselamatan semakin krusial karena tingginya potensi kecelakaan yang berdampak pada nyawa, kesehatan, dan sosial ekonomi, perlunya rekayasa lalu lintas, standar kendaraan, dan perilaku berkendara yang aman, pentingnya penegakan hukum, edukasi, serta teknologi transportasi untuk mengurangi risiko. Dalam konteks modern, transportasi juga berkaitan dengan isu lingkungan. UU ini menekankan pengendalian dampak negatif kendaraan bermotor terhadap lingkungan dan pentingnya pengembangan transportasi publik yang ramah lingkungan.⁷ UU No. 22 Tahun 2009 menggarisbawahi bahwa penyelenggaraan lalu lintas adalah tanggung jawab Pemerintah yaitu membuat regulasi, menyediakan infrastruktur, dan memastikan layanan transportasi yang layak dan masyarakat mematuhi aturan, menjaga etika berlalu lintas, dan berperilaku aman di jalan.

⁷ Indonesia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Jakarta.

Pentingnya transportasi dan lalu lintas dalam kehidupan modern tidak hanya berkaitan dengan mobilitas fisik, tetapi juga dengan kualitas hidup, keselamatan, ekonomi, dan lingkungan. UU No. 22 Tahun 2009 memberikan dasar hukum untuk mewujudkan sistem transportasi jalan yang aman, tertib, nyaman, dan efisien sebagai bagian integral dari pembangunan nasional.

Tingginya mobilitas masyarakat di era modern membawa konsekuensi berupa meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas. Semakin banyak aktivitas perjalanan, semakin tinggi pula intensitas interaksi antar pengguna jalan, sehingga potensi terjadinya benturan, pelanggaran, atau kegagalan teknis pun ikut meningkat. Kecelakaan lalu lintas bukan sekadar masalah teknis di jalan raya dan dampaknya sangat luas, karena kecelakaan sering menimbulkan kerusakan kendaraan, kerusakan fasilitas umum, biaya perbaikan, hingga kerugian ekonomi akibat terhambatnya arus distribusi barang dan jasa. Aspek yang paling serius adalah hilangnya nyawa manusia. Banyak kecelakaan berujung pada kematian atau luka berat yang meninggalkan cacat permanen.⁸ Kehilangan nyawa bukan hanya tragedi bagi keluarga, tetapi juga membawa dampak sosial dan trauma psikologis yang panjang dimana adanya faktor beban ekonomi juga dapat mempengaruhi korban dan luka berat membutuhkan perawatan jangka panjang, mengurangi produktivitas, serta meningkatkan beban biaya kesehatan⁹. Kecelakaan yang merenggut tulang punggung keluarga

⁸ Wahyuni, S., & Widodo, S. (2017). "Implementasi Kebijakan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009." *Journal of Governance and Public Policy*.

⁹ Arifin, M., & Rosyidi, A. (2018). "Dampak Psikologis dan Sosial Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia." *Jurnal Psikologi Klinis dan Kesehatan Mental*.

dapat memiskinkan rumah tangga secara tiba-tiba. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa keselamatan adalah prioritas utama. Regulasi ini hadir untuk meminimalkan risiko dan menekan jumlah kecelakaan melalui pengaturan mengenai perilaku berkendara, kelayakan kendaraan, serta rekayasa dan manajemen lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa tidak hanya menimbulkan penderitaan dan kerugian bagi para pihak, tetapi juga memicu konsekuensi hukum pidana. Hal ini sejalan dengan ketentuan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 310. Ketika terjadi kecelakaan yang menyebabkan kematian, hukum pidana dalam kasus lalu lintas umumnya tidak menitikberatkan pada kesengajaan (*dolus*).¹⁰ Sebab dalam kecelakaan jalan raya, hampir selalu tidak ada maksud dari pelaku untuk mencederai atau membunuh orang lain. Dari Kealpaan atau Kelalaian (*culpa*) tidak berhati hati dalam mengemudi, mengabaikan rambu atau aturan, mengemudi dalam keadaan mengantuk, tidak fokus dan lain sebagainya. Dimana pengemudi dipidana bukan karena ingin menimbulkan akibat, melainkan karena ceroboh sehingga akibat itu terjadi.

UU LLAJ mengatur bahwa apabila kecelakaan terjadi akibat kelalaian pengemudi dan menyebabkan:

1. Kerusakan kendaraan/barang → pidana denda atau kurungan
2. Luka ringan → pidana penjara
3. Luka berat → pidana penjara lebih tinggi

¹⁰ Sihotang, J. (2019). "Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Kendaraan Bermotor dalam Kecelakaan Lalu Lintas." *Jurnal Hukum Lex Generalis*.

4. Kematian → pidana penjara maksimal 6 tahun dan/atau denda.

Ketika kecelakaan lalu lintas terjadi dan mengakibatkan kematian, konsekuensi hukum pidana tidak dapat dihindari. Dan hukumnya bukan pada niat membunuh, tetapi pada kelalaian pengemudi yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang. Dengan demikian, setiap pengemudi dituntut untuk selalu berhati-hati, patuh aturan, dan mengutamakan keselamatan.¹¹ Pembukaan UUD NKRI 1945 alinea ke-IV menegaskan peran penting negara dalam memajukan kesejahteraan umum, termasuk melalui pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan guna menciptakan keamanan, ketertiban, dan kesejahteraan dalam berlalu lintas. Meskipun perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang transportasi membawa manfaat besar bagi kehidupan masyarakat, hal ini juga berdampak negatif berupa meningkatnya kecelakaan lalu lintas. Pengendara kendaraan di jalan raya dibutuhkan suatu tindakan yang tegas terhadap pengendara yang lalai dalam berkendara sehingga mengakibatkan orang lain meninggal dunia, atau kelukaan bagi orang lain disebabkan karena kealpaannya atau tidak memperhatikan nilai jiwa sesama manusia, mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti tabrakan meruntun, berlebihannya muatan seperti barang atau orang, masuknya kendaraan ke jurang atau kali disebabkan karena putus rem atau karena putus as-nya atau sebelum menggunakan kendaraan tidak di lihat terlebih dahulu

¹¹ Wicaksono, B. A. (2019). "Aspek Hukum Pidana Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Mengantuk." *Jurnal Hukum Unissula*.

Sudarsono, S. (2017). "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kelalaian Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas." *Jurnal Hukum Khaira Ummah*.

strukturnya yang mengakibatkan kendaraan terbakar, yang seluruhnya itu memakan korban jiwa.¹²

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana implementasi penegakan hukum dan pembuktian unsur kealpaan dalam penyidikan kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa di Satlantas Polres Demak?
2. Bagaimana kedudukan hukum kesepakatan perdamaian antara pelaku dan keluarga korban dalam penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di Wilayah hukum Polres Demak?

C. Tujuan Penelitian

1. Penelitian ini bertujuan Untuk menganalisis implementasi penegakan hukum dan pembuktian unsur kealpaan dalam penyidikan kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa di Satlantas Polres Demak
2. Penelitian ini untuk mengetahui dan menganalisis kedudukan hukum kesepakatan perdamaian antara pelaku dan keluarga korban dalam penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di Wilayah hukum Polres Demak

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memberikan gambaran yang jelas dan komprehensif mengenai bagaimana penyidik Satlantas Polres Demak dalam membuktikan

¹² <https://ejournal.fhuki.id/index.php/hv/article/download/168/62/536>
<https://ojs.ukb.ac.id/index.php/sol/article/download/963/620/>

unsur kelalaian pada kasus kecelakaan lalu lintas. Dan memberikan kepastian hukum bagi Masyarakat mengenai bahwa kesepakatan damai dan santunan tidak dengan menghapus pidana, melainkan memiliki kedudukan tertentu seperti Restorative Justice atau hal yang meringankan dalam sistem peradilan pidana di wilayah hukum Polres Demak.

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya Hukum Pidana dan Hukum Acara Pidana yang berkaitan dengan tindak pidana kelalaian dalam berlalu lintas. Selain itu juga dapat menjadi bahan referensi atau rujukan bagi peneliti selanjutnya yang akan mengkaji permasalahan serupa mengenai pembuktian unsur kealpaan dan konsep Restorative Justice dalam kecelakaan lalu lintas.

2. Secara Praktis

- a. Bagi Kepolisian (Satlantas) memberikan masukan konkret mengenai prosedur operasional standar (SOP) dan strategi yang efektif dalam pembuktian unsur kealpaan pengemudi, sehingga proses penyidikan menjadi lebih akurat dan profesional.
- b. Bagi Kejaksaan Dan Pengadilan Negeri Demak menjadi bahan pertimbangan dalam menyusun tuntutan dan putusan, terutama mengenai bobot pengaruh perdamaian yang telah dilakukan oleh pengemudi dengan keluarga korban terhadap berat ringannya sanksi pidana yang dijatuhkan.

- c. Bagi masyarakat dan pengemudi, penelitian ini memberikan pemahaman yang jelas mengenai konsekuensi hukum dari kealpaan dalam berkendara, sehingga dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan hukum bagi pengguna jalan di wilayah Demak dan sekitarnya.
- d. Bagi Penulis Menambah wawasan dan kemampuan dalam menganalisis penerapan teori hukum pidana ke dalam praktik penyidikan yang terjadi di lapangan. Selain itu, juga dapat memenuhi salah satu syarat akademik untuk mencapai gelar Sarjana Hukum, sekaligus melatih kemampuan berpikir kritis dan analisis yuridis empiris.

E. Terminologi

1. Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan suatu proses untuk menjamin bahwa norma norma hukum telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan benar benar dilaksanakan sebagaimana mestinya. dalam konteks penelitian ini, penegakan hukum merujuk pada segala bentuk tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum seperti kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan, dalam menindak pengemudi dengan kelalaian atau kealpaan dalam berkendara dengan mengakibatkan kematian orang lain.¹³

¹³ Soerjono Soekanto.(2016) Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum dalam Masyarakat

2. Pertanggungjawaban Pidana

Konsep yang mensyaratkan adanya Tindak Pidana dan Kesalahan (*Schuld*) pada diri pelaku untuk dapat dijatuhi pidana, Pelaku tidak menginginkan akibat, tetapi ia kurang hati-hati atau tidak menduga akibat buruk itu akan timbul, padahal ia wajib menduga. Ini adalah unsur kunci Pasal 310 ayat (4) kelalaian yang sangat ceroboh. Perbuatan melanggar hukum yang dirumuskan dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ yang diancam pidana.

Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009: Aturan Khusus Pasal yang spesifik mengatur tindak pidana kealpaan dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian orang lain.

Pasal 474 ayat (2) KUHP Aturan Umum: Pasal yang mengatur kealpaan secara umum setiap orang yang karena kealpaan mengakibatkan orang lain luka berat. Penting dibahas untuk perbandingan dan penegasan asas *lex specialis*.

Asas Hukum: Prinsip bahwa hukum yang bersifat khusus (UU LLAJ) harus diutamakan penerapannya daripada hukum yang bersifat umum (KUHP).¹⁴

3. Pengemudi

Pengemudi adalah orang yang mengoperasikan atau mengendalikan kendaraan bermotor, seperti mobil, sepeda motor, truk, atau bus, di jalan raya atau area transportasi lainnya. Istilah ini berasal dari kata "kemudi"

¹⁴ Pertanggungjawaban hukum dalam kecelakaan lalu lintas Hukumonline.com

yang merujuk pada alat kemudi (steering wheel) pada kendaraan, sehingga pengemudi secara harfiah berarti "orang yang memegang kemudi".

4. Kealpaan

Kealpaan adalah istilah yang merujuk pada ketidakpedulian, kelalaian, atau kegagalan untuk bertindak dengan kehati-hatian yang wajar dalam situasi tertentu. Kata ini berasal dari bahasa Sanskerta "alpa" yang berarti lupa atau tidak peduli, dan dalam konteks Indonesia, sering digunakan dalam hukum, psikologi, atau kehidupan sehari-hari untuk menggambarkan perilaku yang menyebabkan kerugian atau kesalahan tanpa niat jahat.

5. Kecelakaan

Kecelakaan adalah peristiwa yang tidak diinginkan, tidak terduga, dan sering kali menyebabkan kerugian, cedera, atau kerusakan. Kata "kecelakaan" berasal dari bahasa Belanda "ongeval" yang berarti "tidak jatuh" atau "kejadian buruk", dan dalam bahasa Indonesia, merujuk pada insiden yang terjadi secara tiba-tiba tanpa niat sengaja.

6. Lalu Lintas

Lalu lintas adalah gerakan atau arus kendaraan, orang, atau barang di jalan raya atau jalur transportasi lainnya. Kata "lalu lintas" berasal dari "lalu" (berjalan) dan "lintas" (melintasi), yang menggambarkan proses perpindahan dari satu tempat ke tempat lain. Dalam konteks modern, ini mencakup sistem transportasi darat, udara, laut, dan bahkan digital (seperti lalu lintas data internet).

7. Kematian

Kematian adalah akhir dari kehidupan biologis suatu organisme, di mana fungsi vital tubuh berhenti secara permanen. Kata "kematian" berasal dari "mati" yang berarti berhenti hidup, dan dalam bahasa Indonesia, merujuk pada proses atau keadaan di mana seseorang atau makhluk hidup tidak lagi bernapas, bergerak, atau berpikir.

F. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris, yaitu pendekatan yang berfokus pada Penelitian yang tidak hanya mengkaji norma hukum (peraturan tertulis), tetapi juga melihat penerapan dan efektivitas norma tersebut dalam praktik di masyarakat dan aparat penegak hukum di lokasi penelitian (wilayah Demak). Menelaah semua peraturan perundang-undangan yang relevan, terutama Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 310 ayat 4). Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) (Pasal 359). Peraturan Kepala Kepolisian tentang Penerapan Keadilan Restoratif (jika relevan dengan isu perdamaian). Menganalisis dokumen putusan hakim dari Pengadilan Negeri Demak (jika ada) yang berkaitan dengan Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ untuk melihat bagaimana hakim mempertimbangkan unsur kealpaan dan perdamaian dalam kasus nyata.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptif, artinya penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran secara detail proses penegakan hukum laka lantas Di Wilayah Demak yang sistematis dan akurat tentang bagaimana Masyarakat menilai dalam kasus-kasus hukum yang menjadi keresahan masyarakat, serta dampaknya terhadap Masyarakat prinsip-prinsip hukum yang berlaku dengan menggunakan metode yuridis sosiologis, dengan pendekatan kualitatif.

3. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data primer sebagai sumber utama. Data Primer diperoleh langsung dari lokasi penelitian Penyidik Laka Lantas (Polres Demak), Kasus/Dokumen/Berkas Perkara di Demak dengan hasil wawancara dan observasi langsung dengan pihak terkait.

4. Metode Pengumpulan Data

Dilakukan untuk mengumpulkan data primer dengan subjek penelitian. Wawancara harus terstruktur (menggunakan panduan pertanyaan) dan fokus pada Proses pembuktian unsur kealpaan di Polres Demak. Kebijakan Polres/Kejaksaan/Pengadilan terkait penghentian kasus yang telah berdamai dan Mengumpulkan dokumen resmi seperti berkas perkara, laporan kasus, dan jika memungkinkan, salinan putusan Pengadilan Negeri Demak yang relevan.

5. Lokasi dan Subjek Penelitian

a. Lokasi penelitian ini adalah di Polres Demak, yang terletak di Jl Sultan

Trenggono No.1, Wonosalam, Demak, Jawa Tengah, Indonesia.

- b. Subjek penelitian adalah sumber yang dapat memberikan informasi atas permasalahan yang diteliti oleh penulis.

6. Metode Analisis Data

Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif, dengan menganalisis, menggambarkan, dan meringkas berbagai situasi dan kondisi dari berbagai data yang dikumpulkan berupa hasil wawancara dan observasi mengenai masalah yang diteliti yang terjadi di lapangan.

G. Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

- a. Latar Belakang
- b. Rumusan Masalah
- c. Tujuan Penelitian
- d. Kegunaan Penelitian
- e. Terminologi
- f. Metode Penelitian
- g. Sistematika Penelitian

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Bab II, penulis membahas tentang tinjauan umum tentang PertanggungJawaban Pidana Pengemudi Atas Kealpaan Dalam Kecelakaan Laka Lantas Yang Mengakibatkan Kematian Orang Lain

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam Bab III, merupakan bab inti yang akan membahas dan menganalisis dalam penegakan hukum PertanggungJawaban Pidana Pengemudi Atas Kealpaan Dalam Kecelakaan Laka Lantas Yang Mengakibatkan Kematian Orang Lain

BAB IV : PENUTUP

Bab ini merupakan bab terakhir yang berisi kesimpulan dari pembahasan dan memberikan saran yang bersifat membangun.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pertanggung Jawaban Pidana

1. Pengertian Pertanggung Jawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana adalah konsep hukum yang menentukan apakah seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban dan dikenai sanksi atas tindak pidana yang dilakukannya, dengan mensyaratkan adanya unsur kesalahan (kesengajaan/kelalaian) dan kemampuan bertanggung jawab, serta tidak adanya alasan penghapus pidana. Ini melibatkan peralihan celaan dari perbuatan pidana itu sendiri kepada pelaku, yang harus memenuhi syarat psikis dan moral untuk bisa dipidana.

Pertanggungjawaban pidana adalah suatu mekanisme untuk menentukan apakah seorang terdakwa dapat dimintakan pertanggungjawaban atas tindakan pidana yang telah dilakukannya, sehingga ia patut dikenakan sanksi/pemidanaan.¹⁵

Dalam hukum pidana, pertanggungjawaban berfokus pada pembebanan sanksi derita atas perbuatan jahat. Prinsip fundamental yang dianut di Indonesia adalah *Geen Straf Zonder Schuld* (tiada pidana tanpa kesalahan). Asas ini menegaskan bahwa seseorang tidak dapat dihukum semata-mata karena telah melakukan perbuatan yang melanggar hukum

¹⁵ Moeljatno. (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 155.

(*actus reus*), melainkan orang tersebut juga harus memiliki kesalahan (*mens rea*) dalam batinnya saat melakukan perbuatan tersebut

Menurut Prof. Moeljatno, pertanggungjawaban pidana tidak otomatis muncul hanya karena seseorang melakukan tindak pidana (*actus reus*). Harus ada unsur kesalahan (*mens rea*) dalam batin pelaku. Moeljatno memisahkan antara "perbuatan pidana" dengan "pertanggungjawaban pidana" (dualisme), di mana seseorang hanya bisa dipidana jika ia mampu bertanggung jawab secara akal dan kejiwaan.¹⁶ Pertanggungjawaban hukum (*liability*) berkaitan erat dengan kewajiban subjek hukum untuk menanggung konsekuensi atas tindakannya. Hans Kelsen dalam *General Theory of Law and State* menjelaskan bahwa pertanggungjawaban adalah kondisi di mana seseorang dapat dikenakan sanksi jika perbuatannya bertentangan dengan hukum.

2. Syarat syarat pertanggung Jawaban Pidana

a. Kemampuan Bertanggung Jawab

Keadaan jiwa pelaku harus normal dan mampu memahami nilai dari perbuatannya serta mampu mengarahkan kehendaknya. Dalam KUHP (Lama) Pasal 44, seseorang tidak dapat dipidana jika jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena penyakit.

¹⁶ **Roeslan Saleh.** (1982). *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, hlm. 33.

b. Adanya Kesalahan

Kesalahan adalah hubungan batin antara pelaku dengan perbuatannya yang dapat dicela. Kesalahan terbagi menjadi dua bentuk utama:

- Kesengajaan (*Dolus/Opzet*): Pelaku menghendaki dan mengetahui (*willen en weten*) perbuatan serta akibatnya.
- Kealpaan (*Culpa/Negligence*): Kurangnya kehati-hatian atau pendugaan, padahal seharusnya ia bisa menduga akibat yang timbul.

c. Tidak Adanya Alasan Pemaaf

Meskipun seseorang melakukan tindak pidana dan mampu bertanggung jawab, ia tidak dapat dipidana jika terdapat alasan pemaaf.

Contoh: Daya paksa (*overmacht*) yang diatur dalam Pasal 48 KUHP, di mana batin seseorang tertekan sedemikian rupa sehingga tidak ada kebebasan berkehendak.¹⁷

Dalam perkembangan hukum pidana modern (dan diakui dalam UU No. 1 Tahun 2023 tentang KUHP Baru serta PERMA No. 13 Tahun 2016), subjek hukum tidak hanya manusia (*natuurlijke persoon*), tetapi juga korporasi. Korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban jika tindak pidana dilakukan demi keuntungan korporasi atau dalam lingkup kerja korporasi tersebut.¹⁸

¹⁷ Satochid Kartanegara. (n.d). *Hukum Pidana: Kumpulan Kuliah*. Jakarta: Balai Lektor Mahasiswa, hlm. 201.

¹⁸ Barda Nawawi Arief. (2010). *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 120.

B. Tinjauan Umum Tentang Pengemudi

1. Pengertian Pengemudi

Pengemudi adalah orang yang bertanggung jawab mengoperasikan dan mengendalikan kendaraan bermotor (atau tidak bermotor seperti dokar/becak) untuk mengangkut penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan aman, mematuhi peraturan lalu lintas, dan memastikan kelancaran perjalanan. Berdasarkan Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), definisi pengemudi adalah: "*Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.*"

Dari definisi ini adalah kepemilikan **Surat Izin Mengemudi (SIM)**. Secara hukum, seseorang yang mengoperasikan kendaraan tanpa SIM tidak hanya melakukan pelanggaran lalu lintas, tetapi statusnya sebagai "pengemudi" yang sah secara administratif menjadi cacat.¹⁹

2. Kewajiban Pengemudi

Kewajiban utama pengemudi diatur secara rinci dalam UU LLAJ untuk menjamin keselamatan umum:

- a. Perilaku Berkendara: Wajib mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi (tidak boleh terganggu oleh ponsel, alkohol, atau obat-obatan).

¹⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- b. Prioritas Keselamatan: Wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda (Pasal 106).
- c. Kepatuhan Aturan: Wajib mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), dan batas kecepatan.
- d. Kewajiban saat Kecelakaan: Jika terlibat kecelakaan, pengemudi wajib menghentikan kendaraan, menolong korban, dan melaporkan kejadian ke kepolisian terdekat (Pasal 231).²⁰

C. Tinjauan Umum Tentang Kealpaan

1. Pengertian Kealpaan

Kealpaan adalah konsep yang luas dan multidimensi, yang mencakup ketidakpedulian, kelalaian, atau kegagalan untuk bertindak dengan kehati-hatian yang wajar dalam situasi tertentu. Istilah ini sering digunakan dalam konteks hukum, psikologi, keselamatan, dan kehidupan sehari-hari, terutama ketika perilaku seseorang menyebabkan kerugian tanpa niat jahat. Dalam bahasa Indonesia, kealpaan berasal dari kata "alpa" (lupa atau tidak peduli), dan secara umum merujuk pada kesalahan manusia yang tidak disengaja. Tinjauan ini akan membahas kealpaan secara mendalam, mulai dari definisi dasar hingga aplikasi praktis, dengan fokus pada aspek hukum, psikologis, dan sosial. Penjelasan ini disusun untuk mudah dipahami, dengan contoh-contoh nyata, terutama dalam konteks kecelakaan lalu lintas (laka lantasi), yang sering kali disebabkan oleh

²⁰ **Sudikno Mertokusumo.** (2006). *Perbuatan Melawan Hukum oleh Pengemudi dalam Perspektif Perdata*. Yogyakarta: Liberty.

kealpaan pengemudi. Dalam hukum pidana, kealpaan (*culpa*) merupakan salah satu bentuk kesalahan (*schild*) yang menunjuk pada kurangnya kehati-hatian atau kewaspadaan seseorang sehingga menimbulkan akibat yang dilarang oleh hukum. Secara doktrinal, kealpaan adalah bentuk kesalahan yang "lebih ringan" daripada kesengajaan (*dolus*), namun tetap memenuhi syarat untuk dimintai pertanggungjawaban pidana. Kealpaan terjadi bukan karena pelaku menghendaki akibat buruk, melainkan karena pelaku kurang mengambil tindakan pencegahan atau kurang berhati-hati padahal ia mampu melakukannya.²¹

Seseorang dinyatakan berada dalam kondisi alpa apabila memenuhi tiga unsur utama:

- a. Kemampuan Bertanggung Jawab: Pelaku dalam keadaan jiwa yang sehat.
- b. Kurang Berhati-hati: Ada standar kehati-hatian yang dilanggar oleh pelaku.
- c. Dapat Diduga : Akibat yang timbul sebenarnya dapat dibayangkan atau diduga sebelumnya oleh orang yang berpikiran normal.²²

2. Jenis jenis kealpaan :

- a. Kealpaan Berat

Kealpaan yang sangat kasar atau keterlaluan (*grove schild*).

²¹ **Moeljatno.** (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 202.

²² **Jan Rummelink.** (2003). *Hukum Pidana: Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, hlm. 176.

Pelaku benar-benar tidak berhati-hati sama sekali. Dalam banyak pasal KUHP (seperti Pasal 474 ayat (1) tentang kelalaian yang menyebabkan mati), *Culpa Lata* adalah syarat mutlak pemidanaan.

Contoh : Mengemudikan kendaraan dengan kecepatan sangat tinggi di jalanan yang padat penduduk atau di area zona selamat sekolah, sambil bermain telepon genggam (handphone).

b. Kealpaan Ringan

Ketidakhati-hatian yang sifatnya ringan. Biasanya, kealpaan jenis ini tidak dijatuhi hukuman pidana, namun bisa menjadi dasar tuntutan ganti rugi dalam ranah hukum perdata.

Contoh : Pengemudi tidak sengaja mengabaikan lampu sein kendaraan di depannya yang akan berbelok karena pandangannya teralangi oleh dahan pohon yang menjuntai atau silau matahari, sehingga terjadi senggolan.

c. Kealpaan Disadari

Pelaku menyadari risiko dari perbuatannya, tetapi ia percaya dan berharap bahwa akibat buruk tersebut tidak akan terjadi.

Contoh : Seorang pengemudi melihat lampu lalu lintas sudah berwarna merah, namun ia tetap mempercepat laju kendaraannya untuk menerobos karena merasa jalanan masih tampak sepi dan ia merasa kemampuannya menyetir cukup handal untuk menghindar jika ada kendaraan lain. Ternyata, dari arah samping muncul pengendara lain dan terjadi tabrakan fatal.

d. Kealpaan Tidak Disadari

Pelaku sama sekali tidak membayangkan atau menyadari bahwa perbuatannya akan menimbulkan akibat yang dilarang, padahal seharusnya ia bisa menyadarinya.²³

Contoh : Seorang pengemudi yang sedang melaju di jalan raya lupa mengecek tekanan angin ban atau kondisi rem secara berkala sebelum berangkat. Saat di jalan, remnya blong atau bannya pecah karena sudah gundul, sehingga ia menabrak orang lain.

3. Aspek Sosial Dan Budaya Kealpaan

Kealpaan juga dipengaruhi oleh norma sosial dan budaya. Di masyarakat dengan kesadaran keselamatan rendah, kealpaan seperti tidak menggunakan helm sepeda motor dianggap normal, padahal itu berisiko tinggi. Di Indonesia, misalnya, kealpaan dalam lalu lintas berkontribusi terhadap 30.000 kematian per tahun, menurut data Badan Pusat Statistik

- a. Dampak Sosial: Kealpaan dapat memperburuk ketimpangan sosial, karena korban sering dari kelompok rentan seperti pejalan kaki atau pengendara motor. Secara ekonomi, ini menimbulkan biaya kesehatan dan produktivitas yang hilang.
- b. Peran Budaya : Di budaya kolektif, kealpaan mungkin dilihat sebagai "takdir", mengurangi motivasi untuk pencegahan. Sebaliknya, di budaya individualis, kealpaan lebih sering dianggap sebagai

²³ **Eddy O.S. Hiariej.** (2014). *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, hlm. 165.

tanggung jawab pribadi.

- c. Di negara maju seperti Amerika Serikat, kealpaan pengemudi mabuk dikurangi melalui kampanye hukum ketat, sedangkan di negara berkembang, kurangnya infrastruktur memperburuk kealpaan.

D. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Laka Lantas

1. Pengertian Laka Lantas

Kecelakaan lalu lintas (lakalantas) adalah kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan kendaraan atau benda lain. Dampak dari hal ini dapat kita lihat dalam kehidupan sehari-hari, terjadinya lakalantas mengakibatkan kerugian yang sangat besar dan bahkan dapat menghilangkan nyawa seseorang. Secara yuridis, definisi kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ): "*Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.*"

Dua kata kunci utama dalam definisi ini adalah "**tidak diduga**" dan "**tidak disengaja**". Hal ini membedakan kecelakaan lalu lintas (yang didasarkan pada kealpaan/kelalaian) dengan tindakan pengrusakan atau pembunuhan yang disengaja menggunakan kendaraan. ²⁴Berdasarkan Pasal 229 UU LLAJ, kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga kategori

²⁴ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 1 Angka 24.

berdasarkan dampaknya:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas Ringan: Hanya mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan Lalu Lintas Sedang: Mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan/barang.
- c. Kecelakaan Lalu Lintas Berat: Mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.²⁵

2. Faktor Faktor Kecelakaan Laka Lantas :

- a. Faktor Manusia (Dominan): Kelalaian pengemudi, mengantuk, pengaruh alkohol, atau kurangnya kompetensi.
- b. Faktor Kendaraan: Kondisi teknis yang tidak laik jalan (misal: rem blong, ban pecah).
- c. Faktor Jalan: Desain jalan yang buruk, jalan berlubang, atau kurangnya penerangan/rambu.
- d. Faktor Lingkungan: Kondisi cuaca (hujan lebat, kabut) yang mengganggu pandangan.²⁶

3. Dampak Kecelakaan Laka Lantas

- a. Dampak Kesehatan: Lebih dari 50 juta orang mengalami cedera serius setiap tahun, dengan biaya perawatan kesehatan mencapai triliunan dolar. Cedera kepala dan tulang belakang sering menyebabkan

²⁵ M. Sholehuddin. (2011). *Tindak Pidana Lalu Lintas: Kebijakan Kriminalisasi dan Sistem Pemidanaannya*. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 45.

²⁶ Soerjono Soekanto. (2004). *Masalah Penegakan Hukum dan Kesadaran Hukum Masyarakat dalam Berlalu Lintas*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 89.

disabilitas permanen. Di Indonesia, misalnya, kecelakaan lalu lintas menyebabkan sekitar 30.000 kematian per tahun, dengan banyak korban muda.²⁷

- b. Dampak Ekonomi: Kerugian ekonomi global diperkirakan mencapai 3% dari PDB dunia, termasuk biaya medis, kehilangan produktivitas, dan kerusakan kendaraan. Di negara berkembang, ini membebani sistem kesehatan yang sudah terbatas.²⁸
- c. Dampak Sosial: Kecelakaan dapat meninggalkan trauma psikologis pada keluarga korban, seperti depresi atau gangguan kecemasan. Selain itu, ini memperburuk kesenjangan sosial, karena korban sering dari kelompok rentan seperti pejalan kaki atau pengendara motor.²⁹

E. Tinjauan Umum Tentang Kealpaan yang Menyebabkan Kematian dalam Laka Lintas

1. Pengertian Kealpaan

Kealpaan dalam kecelakaan lalu lintas biasanya berupa *culpa lata* (kealpaan berat), di mana pengemudi sangat kurang berhati-hati sehingga mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain. Kealpaan merupakan bentuk kesalahan yang tidak berupa kesengajaan, akan tetapi juga bukan sesuatu yang terjadi karena kebetulan. Dalam kealpaan sikap batin seseorang

²⁷ Badan Pusat Statistik Indonesia. (2022). *Statistik Kecelakaan Lalu Lintas*. Jakarta: BPS. (Data nasional Indonesia.)

²⁸ Jacobs, G., & Aeron-Thomas, A. (2000). "A review of global road accident fatalities." *Transport Research Laboratory Report*, 460.

²⁹ Naci, H., et al. (2009). "The social and economic burden of road traffic injuries." *The Lancet*, 374(9691), 853-861.

menghendaki melakukan perbuatan akan tetapi sama sekali tidak menghendaki terjadinya akibat dari perbuatannya. Dalam Memorie Van Toelichting terdapat keterangan, bahwa kealpaan disatu pihak berlawanan benarbenar dengan kesengajaan, di lain pihak dengan hal yang kebetulan. KUHP sendiri tidak ditemukan definisi tentang kealpaan, oleh karena itu, pengertian kealpaan harus dicari dalam ilmu pengetahuan hukum (doktrin) dan yurisprudensi. Baik doktrin maupun yurisprudensi pada prinsipnya merumuskan kealpaan sebagai kekurangan-pendugaan atau kurang hati-hatian.³⁰

2. Kematian sebagai Akibat Konstitutif

Kematian korban merupakan unsur objektif yang menentukan beratnya sanksi pidana. Dalam Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009, kematian menjadi syarat mutlak (kualifikasi) yang meningkatkan ancaman pidana bagi pengemudi yang lalai. Kematian menandai berakhirnya status seseorang sebagai subjek hukum (persona). Hal ini menimbulkan konsekuensi hukum penting, seperti pembukaan warisan dan berakhirnya perwalian. Kematian adalah fakta alamiah yang diakui dan dicatat oleh negara melalui akta kematian. Untuk mendapatkan panduan resmi mengenai pelaporan kematian, Anda bisa merujuk pada informasi yang disediakan oleh Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil setempat.³¹

³⁰ **Moeljatno**, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2008), hlm. 155.

³¹ **M. Sholehuddin**, *Tindak Pidana Lalu Lintas: Kebijakan Kriminalisasi dan Sistem Pemidanaannya*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2011), hlm. 30.

3. Hubungan Kausalitas (Ajaran Sebab-Akibat)

Untuk memintai pertanggungjawaban pengemudi, harus dibuktikan adanya hubungan kausalitas antara kelalaian pengemudi dengan kematian korban. Teori yang sering digunakan adalah teori *Adequat*, yakni penyebab haruslah merupakan rangkaian perbuatan yang menurut pengalaman manusia wajar menimbulkan akibat kematian tersebut. Dalam konteks pidana (seperti pembunuhan), kematian adalah *akibat* dari suatu perbuatan melawan hukum, dan hubungan sebab-akibat (kausalitas) antara perbuatan pelaku dan kematian korban harus dibuktikan. Kematian adalah *konsekuensi* dari suatu tindakan, bukan unsur yang secara intrinsik membentuk (konstitutif) tindakan itu sendiri.³²

F. Tinjauan Umum Tentang Kealpaan dalam Pemespektif Islam

Dalam khazanah keilmuan Islam, kealpaan tidak dipandang secara tunggal. Islam membedakan secara tegas antara "hak Allah" (dosa dan pahala) dan "hak manusia" (ganti rugi dan tanggung jawab sipil). Manusia dipandang sebagai makhluk *mukallaf* (terbebani hukum), namun syariat memberikan keringanan (*rukhsah*) pada kondisi-kondisi di mana akal atau kesadaran manusia tidak berfungsi sempurna, seperti saat lupa atau tersalah.

Secara terminologi, kealpaan dalam Islam sering dikaitkan dengan dua istilah utama:

1. Al-Khata': Tindakan yang terjadi tanpa niat melakukan kejahatan, atau

³² Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2020), hlm. 115. [6] Jan Rummelink, *Hukum Pidana*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003), hlm. 176.

salah dalam sasaran (tersalah).

2. An-Nisyan: Hilangnya ingatan akan sesuatu yang sebelumnya diketahui (lupa).

Berikut adalah penjabaran rincinya:

1. Dimensi Teologis: Gugurnya Dosa (Raf'ul Haraj)

Landasan utama pandangan Islam terhadap kealpaan adalah prinsip keadilan dan kasih sayang Allah. Dalam teologi Islam, dosa (itsm) hanya dicatat jika ada unsur kesengajaan (qashd) dan kesadaran.

Jika seseorang melakukan pelanggaran syariat (seperti makan di siang hari bulan Ramadhan atau mengucapkan kalimat kekufuran di bawah paksaan) karena lupa atau tidak sengaja, maka tidak ada dosa baginya. Hal ini didasarkan pada *Nash* (teks) yang qat'i:

Dalil Al-Qur'an:

وَلَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ فِيمَا أَخْطَأْتُمْ بِهِ وَلَكِنْ مَا تَعَمَّدَتْ قُلُوبُكُمْ وَكَانَ اللَّهُ غَفُورًا رَحِيمًا
"...Dan tidak ada dosa atasmu terhadap apa yang kamu khilaf padanya, tetapi (yang ada dosanya) apa yang disengaja oleh hatimu..." (QS. Al-Ahzab [33]: 5).³³

Dalil Hadits: Rasulullah SAW bersabda dalam hadits yang diriwayatkan oleh Ibnu Abbas:

إِنَّ اللَّهَ تَجَاوَزَ لِي عَنْ أُمَّتِي: الْخَطَأَ وَالنَّسْيَانَ وَمَا اسْتُكْرِهُوا عَلَيْهِ
"Sesungguhnya Allah telah memaafkan dari umatku: kekeliruan (al-khata'), kealpaan/lupa (an-nisyan), dan apa-apa yang dipaksakan

³³ Ibnu Katsir, **Tafsir Al-Qur'an Al-Azhim**, (Beirut: Darul Kutub Al-Ilmiyah, 1998), Vol 6, Hal. 384. Menjelaskan bahwa Allah tidak menghukum kesalahan yang tidak disengaja dalam hati.

kepada mereka.³⁴

Para ulama *Ushul Fiqh* sepakat bahwa *khitab* (tuntutan hukum) tetap berlaku, namun konsekuensi dosa di akhirat gugur. Imam An-Nawawi menjelaskan bahwa hadits ini adalah bukti kemurahan Allah; namun, jika kealpaan itu menyangkut kewajiban (seperti shalat), maka kewajiban itu tidak gugur, hanya dosanya yang hilang, dan ia wajib menggantinya saat ingat.³⁵

2. Dimensi Jinayah (Pidana) Pembunuhan karena Kealpaan

Dalam hukum pidana Islam, kealpaan yang menyebabkan hilangnya nyawa (*Qatl al-Khata'*) memiliki konsekuensi hukum yang spesifik, berbeda dengan pembunuhan sengaja (*Qatl al-Amd*).

Allah berfirman:

"Dan tidak patut bagi seorang mukmin membunuh seorang mukmin (yang lain), kecuali karena tersalah (tidak sengaja), dan barangsiapa membunuh seorang mukmin karena tersalah (hendaklah) ia memerdekakan seorang hamba sahaya yang beriman serta membayar diyat yang diserahkan kepada keluarganya (si terbunuh)..." (QS. An-Nisa [4]: 92).

Hukum bagi pelaku kealpaan yang menyebabkan kematian (misal: kecelakaan lalu lintas karena kelalaian):

1. **Tidak di-Qishas:** Pelaku tidak boleh dihukum mati.
2. **Diyat (Denda Darah):** Wajib membayar denda (setara 100 ekor unta

³⁴ **Hadits Riwayat Ibnu Majah** No. 2045 dan **Al-Baihaqi** No. 11336. Hadits ini dinilai *Shahih* oleh Syaikh Al-Albani dalam *Irwa'ul Ghalil*.

³⁵ Imam An-Nawawi, **Al-Majmu' Syarah Al-Muhadzab**, (Kairo: Darul Hadits, 2010), Vol 3, Hal. 66. Membahas tentang kewajiban meng-qadha shalat bagi yang tertidur atau lupa.

pada masa itu, atau dikonversi ke nilai emas/uang masa kini) kepada keluarga korban. Beban ini biasanya ditanggung oleh *Aqilah* (keluarga besar pelaku/asuransi sosial) untuk meringankan.

3. **Kaffarah (Penebusan Dosa):** Memerdekakan budak, atau jika tidak mampu, berpuasa dua bulan berturut-turut sebagai bentuk pertobatan spiritual kepada Allah.³⁶ Selain aspek hukum, Islam juga menyoroti kealpaan dari sisi tasawuf atau akhlak, yang disebut **Ghافلah**. Ini bukan "lupa" alami, melainkan "kelalaian" akibat hati yang tertutup oleh cinta dunia atau hawa nafsu.

4. **Pandangan Al-Ghazali:** Imam Al-Ghazali dalam *Ihya Ulumuddin* mengkategorikan *ghافلah* sebagai penyakit hati yang berbahaya. Orang yang alpa dari mengingat Allah (lalai shalat karena sibuk bekerja, lalai amanah karena malas) dicela dalam Islam.

"Maka celakalah orang-orang yang shalat, (yaitu) orang-orang yang lalai dari shalatnya." (QS. Al-Ma'un [107]: 4-5).

³⁶ Sayyid Sabiq, **Fiqh As-Sunnah**, (Kairo: Darul Fath, 2000), Vol 3, Hal. 12-15. Bab *Jinayat* (Tindak Pidana), sub-bab Pembunuhan Tersalah.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi (Pelaksanaan) Penegakan Hukum dan Pembuktian unsur Kealpaan dalam Penyidikan Kecelakaan yang Mengakibatkan hilangnya nyawa di Satlantas Polres Demak

1. Gambaran Umum Penegakan Hukum dan Pembuktian Unsur Kealpaan

Penegakan hukum pidana merupakan suatu sistem yang melibatkan interaksi antara peraturan perundang-undangan, aparat penegak hukum, dan sarana pendukung lainnya. Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, penegakan hukum bertujuan untuk mewujudkan kepastian hukum bagi korban dan pertanggungjawaban bagi pelaku berdasarkan asas keadilan.

Proses penegakan hukum dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian (Pasal 310 ayat 4 UU LLAJ) mengikuti alur formal dengan penindakan di TKP, pengamanan barang bukti, dan identifikasi korban maupun saksi, selanjutnya dengan penyidikan proses pencarian serta pengumpulan bukti guna membuat terang tindak pidana yang terjadi dan menemukan tersangkanya, kemudian penuntutan dan peradilan dengan penyerahan berkas perkara (*p21*) ke Kejaksaan hingga pemeriksaan di persidangan untuk menentukan sanksi pidana.³⁷

³⁷ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Cet. 13, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2014), hlm. 8.

Dalam hukum pidana, kealpaan (*culpa*) adalah bentuk kesalahan (*mens rea*) yang terletak di antara kesengajaan dan kebetulan murni. Kealpaan terjadi karena pelaku tidak memenuhi standar perilaku yang diwajibkan oleh hukum, meskipun ia tidak memiliki niat jahat untuk menimbulkan akibat tersebut.³⁸ Penyidik akan membandingkan tindakan pelaku dengan "orang yang cermat dan hati-hati". Jika pengemudi melanggar aturan dalam UU LLAJ (seperti melebihi batas kecepatan atau melanggar marka), maka secara otomatis dianggap telah terjadi pelanggaran standar kehati-hatian (*breach of duty*). Kemudian menganalisis bukti fisik, mekanik, dan rekonstruksi social.³⁹

Penyidik juga menggunakan ajaran Kausalitas Adekuat dari von Kries. Unsur kealpaan terbukti jika tindakan pelaku merupakan penyebab yang "sepadan" dan secara umum dapat menimbulkan akibat kematian tersebut. Jika ada faktor eksternal yang lebih dominan (misalnya korban tiba-tiba melompat ke jalan), maka pertanggungjawaban pidana pengemudi dapat gugur atau berkurang. Untuk memperkuat pembuktian secara rinci, penyidik mengumpulkan dari Keterangan Ahli dari Dokter forensik (Visum) dan Ahli Teknik Otomotif, Surat atau Berita Acara Pemeriksaan Teknis Kendaraan, Petunjuk persesuaian antara kerusakan kendaraan dengan luka pada tubuh korban.⁴⁰

³⁸ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2008), hlm. 210.

³⁹ M. Karjadi, *Regu Penolong Kecelakaan Lalu Lintas*, (Bogor: Politeia, 2010), hlm. 32.

⁴⁰ Jan R Emmelink, *Hukum Pidana: Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003), hlm. 167.

2. Bagaimana Standar Operasional Prosedur (SOP) penanganan di TKP (Tempat Kejadian Perkara) saat diketahui korban meninggal dunia? Langkah apa yang pertama kali diambil penyidik?

Penanganan Tempat Kejadian Perkara (TKP) kecelakaan lalu lintas merupakan tahap krusial dalam sistem peradilan pidana, karena di titik inilah bukti-bukti fisik yang bersifat *perishable* (mudah rusak atau hilang) dikumpulkan. Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, prosedur penanganan TKP saat diketahui terdapat korban meninggal dunia dilakukan melalui tahapan yang sistematis dan terukur.⁴¹

SOP Penanganan TKP jika Korban Meninggal Dunia Langkah pertama penyidik adalah mengamankan TKP untuk mencegah perubahan atau hilangnya alat bukti. Tahapan SOP umumnya:

- a. Pengamanan TKP (police line, pengaturan arus lalu lintas).

Langkah pertama dan paling mendasar yang wajib diambil oleh penyidik atau petugas kepolisian yang pertama kali tiba di lokasi adalah **status quo** dan **pertolongan**. Petugas wajib mengamankan TKP dengan memasang tanda peringatan atau *police line* guna mencegah masyarakat umum merusak bukti fisik seperti bekas rem (*skid mark*), serpihan kendaraan, atau posisi jatuh korban. Jika korban dipastikan telah meninggal dunia, petugas tidak diperkenankan memindahkan posisi

⁴¹ Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, Pasal 12.

jenazah sebelum dilakukan pendokumentasian awal (pemotretan), kecuali jika posisi jenazah menghambat arus lalu lintas yang ekstrem atau berisiko menyebabkan kecelakaan susulan.⁴²

b. Pertolongan pertama korban (jika masih ada tanda kehidupan).

c. Identifikasi korban (oleh Inafis/identifikasi Polri).

Mencatat identitas korban dan saksi mata di lokasi kejadian untuk keperluan Berita Acara Pemeriksaan (BAP).

d. Pendokumentasian TKP (foto, video, sketsa TKP).

Membuat sketsa TKP yang memuat koordinat posisi kendaraan, posisi korban terhadap benda tetap (seperti tiang listrik atau marka jalan), serta pengambilan foto dari empat penjuru mata angin.

e. Pencarian dan pengamanan barang bukti (kendaraan, pecahan lampu, bekas rem).

Seluruh kendaraan yang terlibat disita sebagai barang bukti. Penyidik akan melakukan pemeriksaan teknis awal terhadap kendaraan, seperti mengecek fungsi rem, lampu sen, dan ban. Dalam kasus fatal, penyidik sering kali melibatkan tim *Traffic Accident Analysis* (TAA) yang menggunakan teknologi laser scanner untuk merekonstruksi kejadian secara digital guna memperoleh akurasi data yang lebih tinggi dalam membuktikan kealpaan pengemudi.⁴³

⁴² M. Karjadi, *Regu Penolong Kecelakaan Lalu Lintas*, (Bogor: Politeia, 2010), hlm. 18.

⁴³ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari

f. Pemeriksaan awal saksi di sekitar TKP.

Evakuasi korban ke rumah sakit untuk keperluan visum et repertum.

Penyidik akan menerbitkan Surat Permintaan *Visum et Repertum* (VeR) kepada dokter forensik. VeR ini merupakan alat bukti surat yang vital untuk menentukan penyebab kematian secara medis (apakah karena benturan benda tumpul, luka dalam, atau faktor lain) serta menghubungkan kausalitas antara kelalaian pengemudi dengan kematian korban.⁴⁴

3. Apa saja standar atau ukuran yang Bapak gunakan untuk bisa menyimpulkan bahwa pengemudi ini bersalah atau lalai?

Dalam menentukan apakah seorang pengemudi dapat dinyatakan bersalah karena kelalaiannya (*culpa*), penyidik Unit Laka Lantas menggunakan parameter yang mengombinasikan antara norma hukum subjektif (kondisi pengemudi) dan norma hukum objektif (aturan lalu lintas). Berdasarkan ketentuan Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), kelalaian merupakan inti dari pertanggungjawaban pidana.⁴⁵

Standar Menentukan Pengemudi Bersalah atau Lalai Dalam menentukah apakah pengemudi bersalah atau tidak Penyidik menggunakan ukuran objektif, yaitu:

a. Pelanggaran aturan lalu lintas (kecepatan, marka, lampu lalu lintas).

⁴⁴ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2025

⁴⁵ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 310 ayat (4).

- b. Kewajaran sikap mengemudi (defensive driving).
- c. Kondisi kendaraan (layak jalan atau tidak).
- d. Hubungan kausalitas antara perbuatan pengemudi dan akibat (kematian korban).
- e. Rekonstruksi kejadian berbasis fakta TKP. Kelalaian bukan niat, tetapi tidak berhati-hati sebagaimana seharusnya orang patut bertindak⁴⁶

Penyidik akan mengukur apakah secara akal sehat, pengemudi seharusnya dapat menduga bahwa tindakannya akan menimbulkan risiko bahaya. Sebagai contoh, jika seseorang tetap mendahului kendaraan lain di tikungan tajam yang pandangannya tertutup, maka pengemudi tersebut dianggap lalai karena ia seharusnya dapat menduga bahwa akan ada kendaraan lain dari arah depan. Jika ia tetap melakukan tindakan tersebut, maka unsur "kurang menduga-duga" atau "terlalu berani mengambil risiko" terpenuhi.⁴⁷

4. Bagaimana penyidik membuktikan unsur kelalaian jika tidak ada saksi mata di lokasi kejadian (misal kejadian malam hari)? Teknologi apa yang digunakan CCTV / Traffic accident analysis atau seperti apa?

Pembuktian Kelalaian Tanpa Saksi Mata Jika tidak ada saksi yang secara langsung melihat peristiwa, penyidik dapat menggunakan:

- a. CCTV (jalan, toko, SPBU, rumah warga).

⁴⁶ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2025

⁴⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, (Jakarta: Refika Aditama, 2003), hlm. 78.

Penyidik akan melakukan penyisiran terhadap kamera CCTV, baik milik Polri (ETLE), Pemerintah Daerah, maupun CCTV privat milik warga/pertokoan di sekitar jalur kejadian. Rekaman visual ini digunakan untuk melihat perilaku berkendara sebelum kejadian, misalnya apakah kendaraan tersebut tampak bergerak zig-zag (indikasi mengantuk atau mabuk) atau melanggar marka jalan. Berdasarkan Pasal 5 dan Pasal 6 UU ITE, informasi elektronik berupa rekaman CCTV merupakan alat bukti hukum yang sah (perluasan dari alat bukti petunjuk).⁴⁸

b. Scientific Traffic Accident Analysis (TAA):

c. Analisis bekas pengereman

Bekas rem merupakan "saksi bisu" yang paling akurat. Panjang bekas rem di aspal digunakan untuk menghitung kecepatan minimal kendaraan sebelum pengemudi menginjak rem secara maksimal. Jika hasil perhitungan menunjukkan kecepatan kendaraan jauh melampaui batas kecepatan maksimal yang diatur di jalan tersebut, maka penyidik telah memiliki bukti teknis bahwa pengemudi telah lalai dalam menaati aturan keselamatan.

d. Sudut benturan.

e. Titik tabrak - Keterangan ahli kecelakaan lalu lintas.

f. Data kendaraan (ECU, tachograph pada kendaraan tertentu).⁴⁹

⁴⁸Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2024.

⁴⁹ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

Pada kendaraan modern, terdapat perangkat EDR yang berfungsi mirip dengan *Black Box* pada pesawat. Penyidik dapat melibatkan tenaga ahli dari Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) untuk mengunduh data dari ECU kendaraan. Data ini dapat mengungkap kondisi teknis saat detik-detik kecelakaan, seperti posisi pedal gas, status pengereman, sudut kemudi, hingga pemakaian sabuk pengaman oleh pengemudi.⁵⁰

g. Keterangan saksi tidak langsung (orang yang datang setelah kejadian).⁵¹

5. Apakah dalam proses penyidikan Pasal 310 ayat (4) ini penyidik selalu melibatkan Saksi Ahli (misal: Ahli Pidana, Ahli Kendaraan dari Dishub/ATPM)? Kapan urgensi ahli ini dibutuhkan?

Dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009, keterlibatan saksi ahli merupakan instrumen penting untuk mengubah temuan teknis menjadi alat bukti hukum yang sah. Berdasarkan Pasal 184 KUHAP, keterangan ahli adalah salah satu alat bukti yang sah yang diberikan oleh seseorang yang memiliki keahlian khusus tentang hal yang diperlukan untuk membuat terang suatu perkara pidana.⁵²

Keterlibatan Saksi Ahli Dalam menangani perkara kecelakaan kami Tidak selalu menggunakan Saksi Ahli, akan tetapi dalam kondisi tertentu

⁵⁰ Ahmad Rifai, *Penemuan Hukum oleh Hakim dalam Perspektif Hukum Progresif*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), hlm. 89 (terkait penggunaan bukti elektronik dalam pembuktian hukum).

⁵¹ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

⁵² Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), Pasal 1 angka 28 jo. Pasal 184 ayat (1) huruf b.

kami penyidik memerlukan saksi ahli, dalam kondisi :

- a. Perkara fatal (korban meninggal dunia).
- b. Pengemudi menyangkal unsur kelalaian.
- c. Alasan teknis (rem blong, setir terkunci).

Jenis ahli:

- a. Ahli pidana → unsur pasal.
- b. Ahli kendaraan bermotor (Dishub/ATPM).
- c. Ahli lalu lintas / rekayasa jalan.⁵³

Fungsi utama ahli dalam penyidikan Pasal 310 ayat (4) adalah untuk memberikan interpretasi profesional terhadap data-data teknis. Tanpa keterangan ahli, data seperti panjang bekas rem atau tingkat kerusakan mesin hanya akan menjadi "barang bukti" saja, namun dengan keterangan ahli, data tersebut naik statusnya menjadi "alat bukti" yang memiliki nilai kekuatan pembuktian di depan hakim.⁵⁴

6. Jika pengemudi beralasan "Rem Blong" atau kendala teknis, bagaimana cara penyidik memvalidasi hal tersebut untuk memastikan apakah itu murni kerusakan mendadak atau kelalaian perawatan (uji KIR)?

Uji kir yaitu dengan memeriksa Kembali kendaraan yg digunakan.

Alasan "Rem Blong" dan Validasi Penyidik Jika pengemudi

⁵³ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

⁵⁴ Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Penyidikan dan Penuntutan*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hlm. 287.

berargumentasi rem blong maka Langkah penyidik :

a. Pemeriksaan fisik kendaraan.

Pemeriksaan Jejak Pengereman (*Skid Mark*): Jika di aspal tidak ditemukan bekas rem sama sekali, ada dua kemungkinan: rem benar-benar blong atau pengemudi memang tidak melakukan upaya pengereman. Pemeriksaan Komponen Teknis: Penyidik memeriksa kondisi tabung minyak rem (apakah kosong/bocor), kondisi kampas rem (apakah sudah tipis/hangus), serta fungsi selang udara pada kendaraan besar (truk/bus). Jika ditemukan kampas rem yang sudah habis atau selang yang diikat ala kadarnya dengan karet, hal ini langsung dikategorikan sebagai kelalaian perawatan, bukan kerusakan mendadak.⁵⁵

b. Uji KIR (masa berlaku, hasil uji terakhir).

Masa Berlaku Jika masa berlaku Uji KIR telah habis, maka secara hukum pengemudi dan pemilik kendaraan dianggap telah lalai memenuhi kewajiban hukum untuk memastikan kendaraan laik jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 48 UU No. 22 Tahun 2009.

Kesesuaian Data Penyidik mencocokkan apakah spesifikasi kendaraan saat kecelakaan (misal: muatan berlebih atau dimensi karoseri yang diubah/ODOL) masih sesuai dengan data yang tertera di buku KIR. *Overloading* sering menjadi penyebab utama rem tidak berfungsi optimal karena beban melampaui kapasitas teknis pengereman.⁵⁶

⁵⁵ M. Karjadi, *Regu Penolong Kecelakaan Lalu Lintas*, (Bogor: Politeia, 2010), hlm. 52.

⁵⁶ Pasal 48 jo. Pasal 53 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

- c. Pemeriksaan sistem pengereman oleh ahli.
- d. Riwayat perawatan kendaraan.
- e. Analisis bekas rem di TKP. Jika kerusakan akibat tidak uji KIR/perawatan lalai, maka tetap unsur kelalaian terpenuhi.⁵⁷

7. Mengingat jalur Pantura Demak sering rusak/berlubang, jika kecelakaan disebabkan menghindari jalan rusak, apakah pengemudi tetap dianggap lalai? Atau apakah penyidik pernah memanggil penyelenggara jalan sebagai pihak terkait?

Dalam praktik penegakan hukum kecelakaan lalu lintas di jalur Pantura, khususnya wilayah Demak yang memiliki karakteristik jalan rusak atau berlubang, penyidik harus melakukan analisis komprehensif untuk menentukan apakah kesalahan terletak pada manusia atau pada faktor sarana prasarana.

Jalan Rusak di Jalur Pantura Demak Jika pengemudi menghindari jalan rusak dan mengakibatkan kecelakaan: Hal tersebut dinilai proporsional atau tidak Tindakan yang menghindari jalan rusak tersebut.

Apakah pengemudi:

- a. Tetap memperhatikan keselamatan?
- b. Melanggar marka/lajur?
- c. Penyidik dapat memanggil penyelenggara jalan (PU/Balai Jalan

Angkutan Jalan (mengatur mengenai kelaikan teknis dan uji berkala).

⁵⁷ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

Nasional) sebagai saksi atau pihak terkait.⁵⁸ Jalan rusak tidak otomatis menghapus kelalaian pengemudi, tetapi dapat menjadi faktor penyebab bersama (contributory negligence). Untuk membuktikan hal ini, penyidik biasanya memanggil Ahli Teknik Sipil dari akademisi atau Dinas Pekerjaan Umum untuk menilai apakah spesifikasi jalan dan pemeliharannya telah sesuai standar keselamatan. Jika terbukti ada pengabaian sistematis oleh penyelenggara jalan, berkas perkara dapat diarahkan pada pertanggungjawaban penyelenggara jalan, meskipun dalam praktiknya di Indonesia, penyidikan terhadap penyelenggara jalan masih lebih jarang dilakukan dibandingkan terhadap pengemudi.⁵⁹

8. Apa saja alat bukti minimal (berdasarkan Pasal 184 KUHAP) yang biasanya dikumpulkan penyidik Polres Demak sebelum berani menetapkan pengemudi sebagai tersangka dalam kasus fatal ini?

Alat Bukti Minimal (Pasal 184 KUHAP) Dalam menangani Perkara Penyidik biasanya mengumpulkan:

- a. Keterangan saksi.
- b. Keterangan ahli.
- c. Surat:
 1. Visum et repertum
 2. Laporan uji kendaraan
- d. Petunjuk:

⁵⁸ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

⁵⁹ Sadjjono, *Fungsi Kepolisian dalam Pelaksanaan Hukum Pidana*, (Yogyakarta: LaksBang PressIndo, 2010), hlm. 156.

1. Foto TKP
 2. Sketsa
 3. Rekonstruksi
- e. Keterangan tersangka. Penyidik Minimal 2 alat bukti sah + keyakinan penyidik.⁶⁰

9. Apakah setiap pengemudi yang menjadi tersangka kasus laka lantas meninggal dunia (pasti ditahan) oleh penyidik Polres Demak? Apa pertimbangan subjektif penyidik jika tersangka tidak ditahan (Penangguhan)?

Dalam penegakan hukum di Kepolisian Resor (Polres) Demak, sebagaimana di Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum, penetapan status tersangka dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia (Pasal 310 ayat 4 UU LLAJ) tidak secara otomatis berlanjut pada tindakan penahanan.

Penahanan merupakan upaya paksa yang bersifat dilematis dan diatur secara ketat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP).

Dalam Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Tersangka Tidak selalu ditahan. Pertimbangan subjektif penyidik:

- a. Ancaman pidana (kurang lebih 6 tahun).
- b. Tersangka kooperatif.
- c. Tersangka Tidak melarikan diri.
- b. Memiliki alamat jelas.

⁶⁰ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

- c. Ada penjamin yang menjamin Tersangka akan hadir saat proses hukum.
- d. Penahanan adalah opsi, bukan kewajiban.⁶¹

10. Apa kendala teknis maupun non-teknis yang paling sering menghambat penyidik dalam melengkapi berkas perkara (P21) kasus laka lantas meninggal dunia?

Dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, pencapaian status P21 (Pernyataan Berkas Perkara Lengkap oleh Jaksa Penuntut Umum) sering kali menghadapi berbagai hambatan. Kendala ini tidak hanya bersifat teknis-prosedural, tetapi juga melibatkan aspek sosiologis dan birokratis yang kompleks.

Dalam menjalankan tugasnya untuk melengkapi berkas agar P21, penyidik sering terhambat adanya kendala-kendala. Kendala teknis, seperti:

- a. Minim saksi.
- b. CCTV tidak tersedia/rusak.
- c. Kendaraan sudah diperbaiki sebelum disita.⁶²

Kendala non-teknis:

- a. Keengganan Saksi Masyarakat: Di wilayah seperti jalur Pantura, warga yang melihat kejadian sering kali enggan memberikan keterangan secara resmi atau menjadi saksi di pengadilan karena takut

⁶¹ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

⁶² Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

terintimidasi atau tidak mau repot dengan urusan kepolisian (*legal apathy*). Hal ini membuat penyidik kesulitan memenuhi syarat minimal dua alat bukti.⁶³

- b. Perdamaian (*restorative justice* terbatas) meskipun perdamaian bukan syarat penghentian perkara delik biasa, namun secara praktis, keluarga korban sering kali menahan keterangan atau kerja sama dengan penyidik selama negosiasi santunan dengan pihak tersangka belum mencapai kesepakatan.
- c. Perbedaan pendapat dengan jaksa Salah satu kendala non-teknis birokratis adalah adanya perbedaan penafsiran antara penyidik polisi dengan Jaksa Penuntut Umum (JPU) mengenai pemenuhan unsur kealpaan. Jika JPU menganggap bukti belum cukup, berkas akan dikembalikan dengan petunjuk (P19), yang mengharuskan penyidik melengkapi kembali poin-poin yang terkadang sulit ditemukan lagi di lapangan.⁶⁴

11. Bagaimana jika korban yang meninggal dunia ternyata juga berkontribusi pada kecelakaan tersebut (misal: korban melawan arus lalu tertabrak)? Apakah pengemudi penabrak tetap dipidana karena kelalaian?

Dalam perkara kecelakaan lalu lintas yang disebabkan Jika korban juga lalai (misal melawan arus):

⁶³ Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP), Pasal 117 ayat (1).

⁶⁴ Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHP: Penyidikan dan Penuntutan*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hlm. 312.

- a. Penyidik menilai derajat kesalahan masing-masing pihak.
- b. b.Pengemudi tetap dapat dipidana jika masih terbukti lalai.

Kelalaian korban tidak otomatis menghapus pidana pelaku, tetapi:

- a. Bisa meringankan Tersangka
- b. Bisa memengaruhi tuntutan jaksa dan putusan hakim⁶⁵

Penyidik Polres Demak dalam menangani kasus seperti ini biasanya akan melakukan gelar perkara khusus. Jika kontribusi korban sangat dominan (seperti kasus melawan arus di Pantura yang sering terjadi), polisi cenderung mendorong penyelesaian yang lebih humanis atau mengarahkan pada penghentian perkara demi kepastian hukum bagi pengemudi yang tidak bersalah.⁶⁶

B. Kedudukan Hukum Kesepakatan Perdamaian antara pelaku dan keluarga korban dalam penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Demak (Restorative Justice)

1. Seberapa sering terjadi kesepakatan perdamaian antara pengemudi (tersangka) dengan keluarga korban meninggal dunia dalam kasus yang ditangani Polres Demak?

Dalam penegakan hukum di Kepolisian Resor (Polres) Demak, fenomena kesepakatan perdamaian antara tersangka dan keluarga korban meninggal dunia dalam perkara kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian

⁶⁵ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

⁶⁶ Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif: Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), hlm. 88.

yang sangat lazim dan memiliki frekuensi tinggi. Secara sosiologis, perdamaian ini menjadi jalur paralel yang hampir selalu ditempuh di luar proses hukum formal. Secara kualitatif, mayoritas kasus kecelakaan lalu lintas (laka lintas) yang melibatkan Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ di Polres Demak diwarnai dengan upaya perdamaian. Hal ini dikarenakan karakteristik masyarakat Demak yang religius dan kental dengan nilai-nilai kekeluargaan, di mana musibah kematian sering kali dipandang sebagai takdir yang harus diterima dengan keikhlasan, asalkan ada niat baik dari pihak pelaku untuk bertanggung jawab.⁶⁷

Frekuensi Terjadinya Kesepakatan Perdamaian dalam perkara kecelakaan lalu lintas di Polres Demak

Dalam praktik penyidikan di Polres Demak, kesepakatan perdamaian relatif sering terjadi, terutama pada:

- a. Kasus kecelakaan tanpa unsur kesengajaan;
- b. Pelaku kooperatif;
- c. Ada hubungan sosial atau geografis yang dekat antara pelaku dan korban.

Namun demikian, perdamaian tidak selalu berarti perkara dihentikan, karena pada kasus korban meninggal dunia, perdamaian lebih sering terjadi sebagai penyelesaian sosial, bukan penyelesaian hukum pidana. Perdamaian sering terjadi, tetapi penghentian penyidikan sangat jarang.⁶⁸

⁶⁷ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Hukum: Suatu Pengantar*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2012), hlm. 145 (mengenai pengaruh budaya terhadap penegakan hukum).

⁶⁸ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

2. Bagaimana posisi penyidik saat terjadi negosiasi perdamaian? Apakah polisi bertindak sebagai penyedia tempat saja/penengah, atau hanya menerima hasil kesepakatan tertulis?

Dalam proses penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas melalui jalur non-litigasi (di luar pengadilan), posisi penyidik Kepolisian merupakan elemen sentral yang menjembatani antara kepentingan hukum negara dan kepentingan keadilan bagi para pihak. Berdasarkan praktik di kepolisian, posisi penyidik saat negosiasi perdamaian tidaklah statis, melainkan bersifat dinamis sebagai Fasilitator dan Mediator.

Posisi Penyidik dalam Negosiasi Perdamaian Dalam proses negosiasi untuk perdamaian Penyidik tidak berperan sebagai negosiator aktif, melainkan:

- a. Fasilitator netral (menyediakan ruang dan waktu);
- b. Penjaga proses agar tidak melanggar hukum;
- c. Saksi formal terhadap kesepakatan tertulis
- d. Penyidik tidak menentukan besaran santunan dan tidak memaksa pihak korban untuk berdamai.⁶⁹

Penyidik tidak boleh mengarahkan isi kesepakatan, demi menghindari konflik kepentingan. Setelah kesepakatan damai diverifikasi, penyidik mendokumentasikan proses tersebut ke dalam Berita Acara yang nantinya dilampirkan dalam berkas perkara. Sesuai dengan Perpol No. 8 Tahun 2021, meskipun untuk kasus meninggal dunia tidak bisa dilakukan penghentian penyidikan (SP3), penyidik memosisikan perdamaian tersebut sebagai

⁶⁹ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

dokumen pendukung yang membuktikan bahwa aspek sosiologis (pemulihan keadaan) telah terpenuhi, yang nantinya akan menjadi pertimbangan bagi Jaksa dan Hakim untuk meringankan hukuman.⁷⁰

3. Biasanya apa saja poin utama dalam surat perdamaian tersebut? (Apakah mencakup santunan, biaya pemakaman, atau pernyataan tidak menuntut hukum?)

Surat perdamaian atau sering disebut sebagai Surat Kesepakatan Bersama merupakan dokumen hukum non-litigasi yang sangat krusial dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas. Surat ini berfungsi sebagai bukti materiil bahwa telah terjadi pemulihan keadaan antara pihak tersangka dan keluarga korban.

Poin Utama dalam Surat Perdamaian Pada umumnya surat perdamaian itu memuat:

- a. Identitas lengkap para pihak;
- b. Kronologi singkat kejadian;
- c. Pernyataan adanya kesepakatan damai secara kekeluargaan;
- d. Bentuk tanggung jawab pelaku;
- e. Santunan kematian;
- f. Biaya pemakaman;
- g. Biaya rumah sakit;
- h. Pernyataan keluarga korban telah menerima dan tidak akan menuntut secara perdata;

⁷⁰ Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif, Pasal 5.

- i. Pernyataan bahwa perdamaian tidak menghilangkan kewenangan negara. Selain itu dalam beberapa perkara juga dicantumkan klausul bahwa proses hukum diserahkan kepada aparat penegak hukum⁷¹.

4. Berdasarkan Perpol No. 8 Tahun 2021 tentang Keadilan Restoratif, apakah kasus laka lantas yang mengakibatkan kematian (nyawa hilang) di Polres Demak diperbolehkan untuk diselesaikan secara Restorative Justice (penghentian penyidikan)?

Penerapan *Restorative Justice* (RJ) dalam sistem peradilan pidana Indonesia saat ini merujuk pada Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif. Peraturan ini membawa perubahan besar dalam paradigma penegakan hukum, namun memiliki batasan yang sangat tegas, terutama untuk kasus yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang.

Berdasarkan Perpol No. 8 Tahun 2021, perkara laka lantas yang mengakibatkan hilangnya nyawa: Pada prinsipnya tidak memenuhi syarat untuk penghentian penyidikan dengan pendekatan Restorative Justice, karena:

- a. Menimbulkan dampak serius;
- b. Menyangkut kepentingan publik;
- c. Ancaman pidana di atas batas RJ.⁷²

⁷¹ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

⁷² Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

Di Polres Demak, RJ tidak selalu digunakan untuk menerbitkan SP3 pada kasus Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ, meskipun telah terjadi perdamaian. Namun di beberapa kasus juga dapat digunakan sebagai dasar SP3.

Penyidik Polres Demak, dalam menjalankan tugasnya, terikat pada aturan bahwa perdamaian dalam kasus laka lantas meninggal dunia tidak memiliki daya paksa untuk menghentikan proses pidana. Pasal 310 ayat (4) merupakan delik biasa, bukan delik aduan. Oleh karena itu, meskipun keluarga korban sudah memaafkan dan menerima santunan, penyidik tetap berkewajiban melimpahkan berkas perkara ke Kejaksaan (P21). Hal ini bertujuan untuk menjaga marwah hukum dan memberikan kepastian bahwa setiap penghilangan nyawa harus dipertanggungjawabkan di depan pengadilan.⁷³

5. Jika kasus tetap lanjut ke kejaksaan/pengadilan (P21), apa fungsi konkret dari surat perdamaian yang dilampirkan dalam berkas perkara? Apakah hanya sekadar hal yang meringankan tuntutan?

Dalam sistem peradilan pidana Indonesia, ketika sebuah perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian tetap berlanjut hingga tahap penuntutan dan persidangan (P21), surat perdamaian memiliki kedudukan hukum yang sangat strategis. Meskipun tidak dapat menghapuskan sifat melawan hukum dari perbuatan tersangka, surat tersebut bertransformasi dari sekadar "bukti perdamaian" menjadi instrumen pemulihan keadaan yang dipertimbangkan secara serius oleh

⁷³ Sadjjono, *Fungsi Kepolisian dalam Pelaksanaan Hukum Pidana*, (Yogyakarta: LaksBang PressIndo, 2010), hlm. 158.

Jaksa Penuntut Umum (JPU) dan Hakim. Fungsi utama surat perdamaian dalam berkas perkara adalah membuktikan bahwa telah terjadi pemulihan keseimbangan hukum dan sosial yang terganggu akibat tindak pidana. Dalam perspektif hukum progresif, tujuan hukum bukan sekadar menghukum pelaku, tetapi juga menyembuhkan luka korban atau ahli warisnya. Surat perdamaian menjadi bukti nyata bahwa pelaku telah melakukan upaya ganti rugi dan keluarga korban telah memberikan pemaafan.⁷⁴

Jika perkara tetap dilimpahkan, Surat perdamaian dapat digunakan sebagai:

- a. Alat pertimbangan untuk meringankan Tersangka;
- b. Lampiran penting dalam berkas perkara;
- c. Dasar jaksa menuntut lebih ringan;
- d. Pertimbangan hakim dalam memberikan putusan.

Perdamaian tidak menghapus pidana, tetapi memengaruhi beratringannya hukuman.⁷⁵

Fungsi yang paling konkret dan sering ditemui adalah surat perdamaian memungkinkan Hakim untuk menjatuhkan Pidana Bersyarat sesuai Pasal 14a KUHP. Dengan adanya perdamaian, Hakim memiliki alasan kuat untuk memutuskan bahwa terdakwa terbukti bersalah namun tidak perlu menjalani hukuman di dalam lembaga pemasyarakatan,

⁷⁴ Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif: Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), hlm. 112.

⁷⁵ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

melainkan hanya menjalani masa percobaan (misalnya 1 tahun) dengan syarat tidak mengulangi tindak pidana. Tanpa adanya surat perdamaian, sangat sulit bagi Hakim untuk menjatuhkan vonis percobaan pada kasus yang mengakibatkan hilangnya nyawa.⁷⁶

6. Mengingat laka lantas bukan delik aduan murni, bagaimana sikap penyidik jika keluarga korban bersikeras mencabut Laporan Polisi setelah menerima santunan ("Uang Damai")? Apakah penyidikan dihentikan?

Dalam menghadapi situasi di mana keluarga korban bersikeras mencabut Laporan Polisi (LP) setelah menerima santunan, penyidik Kepolisian berada pada posisi yang harus menyeimbangkan antara kepastian hukum formal dan keadilan kemanfaatan. Secara yuridis, kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian adalah delik biasa, bukan delik aduan, sehingga secara normatif laporan tersebut tidak dapat ditarik kembali untuk menghentikan perkara. Sebagaimana dijelaskan dalam Perpol No. 8 Tahun 2021, karena adanya korban jiwa, penyidik tidak memiliki celah hukum untuk menggunakan mekanisme RJ sebagai dasar SP3. Jika penyidik menghentikan kasus ini, mereka berisiko terkena sanksi etik atau digugat melalui Praperadilan oleh pihak ketiga yang berkepentingan. Oleh karena itu, penyidik biasanya memilih jalur aman dengan tetap melimpahkan perkara ke pengadilan namun dengan rekomendasi yang meringankan.⁷⁷

⁷⁶ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), hlm. 204.

⁷⁷ Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang

Jika Keluarga Korban Mencabut Laporan Karena laka lantas bukan delik aduan, maka:

- a. Pencabutan laporan tidak menghentikan penyidikan;
- b. Penyidik tetap melanjutkan perkara demi kepentingan umum.

Namun dalam praktiknya dalam kondisi tertentu, jika terjadi kesepakatan perdamaian penyidik demi hukum dapat menghentikan perkara tersebut.⁷⁸

7. Apakah pernah ada intervensi atau permintaan dari tokoh masyarakat/pihak lain agar kasus kematian ini diselesaikan secara kekeluargaan saja tanpa proses hukum? Bagaimana penyidik menyikapinya?

Intervensi dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian biasanya muncul karena adanya pandangan bahwa proses hukum formal akan memperpanjang penderitaan kedua belah pihak. Tokoh masyarakat (tokoh agama, perangkat desa, atau pimpinan komunitas) sering kali bertindak sebagai representasi keluarga untuk memohon agar perkara dihentikan (*deponering* informal).

Tokoh masyarakat datang untuk menjamin bahwa kedua pihak sudah berdamai, santunan sudah dibayarkan, dan meminta agar berkas tidak dilimpahkan ke Kejaksaan. Tetapi seringkali adanya anggapan bahwa jika polisi tetap memproses orang yang sudah dimaafkan, maka polisi dianggap

Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif, Pasal 5 ayat (c).

⁷⁸ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

"mencari-cari kesalahan" atau menghalangi proses islah (perdamaian).⁷⁹

Dalam praktik, intervensi non-formal dari tokoh masyarakat atau aparat desa pernah terjadi, dengan tujuan menjaga kondusivitas. Sikap penyidik:

- a. Mendengarkan secara etis;
- b. Menjelaskan bahwa perkara kematian tidak bisa dihentikan hanya karena perdamaian;
- c. Tetap menjalankan proses hukum sesuai SOP.

Penyidik wajib menolak intervensi yang bertentangan dengan hukum.⁸⁰

5. Bagaimana penyidik memastikan bahwa perdamaian itu terjadi tanpa paksaan? Apakah penyidik memverifikasi bahwa santunan yang dijanjikan benar-benar sudah diterima ahli waris?

Dalam menjalankan tugasnya dalam menjamin adanya perdamaian tanpa paksaan, Penyidik memastikan dengan cara:

- a. Memeriksa para pihak secara terpisah;
- b. Menanyakan kesukarelaan secara lisan dan tertulis;
- c. Memastikan santunan benar-benar telah diterima ahli waris;
- d. Melampirkan bukti transfer/kwitansi.

Prinsip utama: tanpa tekanan, tanpa intimidasi, tanpa janji penghentian perkara.⁸¹

⁷⁹ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2014), hlm. 67.

⁸⁰ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

⁸¹ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

Dalam literatur hukum, proses verifikasi ini disebut sebagai bentuk Pengawasan Yuridis terhadap Mediasi Pidana. Penelitian menunjukkan bahwa keterlibatan polisi sebagai saksi dan verifikator berfungsi untuk meminimalkan ketimpangan posisi tawar (*power imbalance*) antara tersangka (yang mungkin memiliki ekonomi lebih kuat) dan korban yang sedang dalam kondisi berduka. Jurnal hukum menekankan bahwa tanpa verifikasi ketat, perdamaian hanya akan menjadi alat bagi pelaku untuk membeli kebebasan tanpa memberikan keadilan substantif bagi korban.⁸²

8. Menurut pandangan Bapak/Ibu sebagai praktisi hukum, apakah adil jika pengemudi yang menyebabkan kematian dibebaskan dari pidana hanya karena sudah membayar santunan? Bagaimana perspektif Polres Demak mengenai hal ini?

Nyawa manusia dianggap sebagai kepentingan hukum yang tidak dapat dinilai dengan materi. Jika pelaku dibebaskan hanya karena membayar, akan muncul persepsi bahwa "hukum dapat dibeli" dan orang kaya dapat mengemudi dengan lalai tanpa rasa takut.⁸³

Hukum pidana bertujuan untuk memberikan efek jera. Jika tidak ada pemidanaan, maka fungsi kontrol sosial terhadap ketertiban lalu lintas akan melemah. Oleh karena itu, hukum tetap mewajibkan proses pengadilan agar ada pernyataan kesalahan secara resmi dari negara terhadap pelaku.⁸⁴

⁸² Nur Rochaeti, "Model Mediasi Penal dalam Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas," *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, Vol. 44, No. 2, (2015), hlm. 145-153.

⁸³ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2008), hlm. 215.

⁸⁴ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2011), hlm. 142.

Pandangan Keadilan Menurut Praktisi Menurut perspektif penyidik

Polres Demak:

- a. Santunan tidak dapat menukar nyawa manusia;
- b. Negara tetap harus hadir menegakkan hukum;
- c. Perdamaian adalah nilai kemanusiaan, tetapi pidana adalah pertanggungjawaban hukum. Membebaskan pelaku hanya karena santunan tidak mencerminkan keadilan substantif dan kepastian hukum.⁸⁵



⁸⁵ Hasil Wawancara dengan Bapak Brigpol Indra Siswoyo S.H.,M.H. tanggal 27 Januari 2026

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ di Polres Demak dilakukan melalui pendekatan Scientific Crime Investigation (SCI). Pembuktian unsur kealpaan tidak lagi hanya bersandar pada keterangan saksi mata yang sering kali minim di jalur Pantura, melainkan melalui metode Teknis Penggunaan teknologi *Traffic Accident Analysis* (TAA) untuk merekonstruksi kejadian secara digital guna menentukan titik tumbur (*point of impact*) dan kecepatan kendaraan. Parameter Kelalaian Penyidik menggunakan ukuran "kemampuan menduga akibat" (*voorzienbaarheid*) dan pelanggaran standar kehati-hatian (*standard of care*) seperti melanggar batas kecepatan, kelelahan, atau pengabaian kelaikan teknis kendaraan (Uji KIR). Sinergi Ahli Melibatkan ahli dari Dishub/ATPM untuk memvalidasi alasan "rem blong" guna membedakan antara kerusakan murni dengan kelalaian perawatan.
2. Kedudukan hukum surat perdamaian di wilayah hukum Polres Demak memiliki sifat dualitas: Secara Formil Perdamaian tidak dapat menghentikan penyidikan (SP3) karena laka lantas meninggal dunia adalah delik biasa dan terbentur limitasi Pasal 5 huruf c Perpol No. 8 Tahun 2021 yang melarang *Restorative Justice* pada kasus dengan korban jiwa. Secara Materiil Perdamaian berkedudukan sebagai alat bukti pemulihan keadaan yang sangat krusial. Dalam praktik, ia berfungsi sebagai pertimbangan

subjektif penyidik untuk tidak melakukan penahanan, serta menjadi alasan meringankan yang signifikan bagi Jaksa dalam penuntutan dan bagi Hakim untuk menjatuhkan pidana bersyarat (percobaan) sesuai Pasal 14a KUHP.

B. SARAN

1. Bagi Aparat Penegak Hukum (Polres Demak)

Optimalisasi TAA Mengingat jalur Pantura Demak memiliki tingkat fatalitas tinggi, perlu adanya peningkatan frekuensi penggunaan TAA pada setiap kasus menonjol agar pembuktian tidak mudah dipatahkan di persidangan. Transparansi Mediasi Penyidik perlu mendokumentasikan proses mediasi secara lebih formal (Berita Acara Mediasi) guna menghindari persepsi negatif masyarakat mengenai "uang damai" dan memastikan bahwa santunan benar-benar diterima oleh ahli waris yang sah.

2. Bagi Penyelenggara Jalan (Pemerintah)

Tanggung Jawab Preventif Kepolisian harus lebih tegas dalam memberikan rekomendasi atau teguran tertulis kepada penyelenggara jalan (BBPJN) terkait lubang di jalur Pantura. Jika jalan rusak menjadi penyebab dominan, penyidik disarankan mulai menerapkan Pasal 273 UU LLAJ secara konsisten untuk memberikan keadilan bagi pengemudi yang menjadi "korban" infrastruktur.

3. Bagi Masyarakat

Peningkatan Budaya Tertib Masyarakat perlu diberikan edukasi bahwa pemaafan dan perdamaian memang luhur secara sosiologis, namun tidak menghapuskan tanggung jawab pidana di mata negara. Kesadaran untuk

menjaga kelaikan kendaraan (KIR) harus ditingkatkan sebagai bentuk pencegahan kealpaan.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya.



DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- “F. D. Hobbs, 1979, *Traffic Planning And Engineering*, Second Edition, Terjemahan T. M. Suprpto dan Waldijono, 1995, *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*, Edisi Kedua, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta
- Wahyuni, S., & Widodo, S. (2017). "Implementasi Kebijakan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009." *Journal of Governance and Public Policy*.
- Arifin, M., & Rosyidi, A. (2018). "Dampak Psikologis dan Sosial Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia." *Jurnal Psikologi Klinis dan Kesehatan Mental*.
- Sihotang, J. (2019). "Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Kendaraan Bermotor dalam Kecelakaan Lalu Lintas." *Jurnal Hukum Lex Generalis*.
- Wicaksono, B. A. (2019). "Aspek Hukum Pidana Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Mengantuk." *Jurnal Hukum Unissula*.
- Sudarsono, S. (2017). "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kelalaian Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas." *Jurnal Hukum Khaira Ummah*.
- Amrani, H. (2016). "Teori Kesalahan dalam Hukum Pidana: Antara Pertanggungjawaban Pidana dan Pidanaan." *Jurnal Hukum Respublica*, .
- Prasetyo, A. (2019). "Analisis Yuridis Tanggung Jawab Pengemudi Kendaraan Bermotor dalam Kecelakaan Lalu Lintas." *Jurnal Hukum Lex Generalis*,
- Rochaeti, Nur. (2015). "Model Mediasi Penal dalam Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas." *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, 44(2), 145-153.

Buku

- Karjadi, M. (2010). *Regu Penolong Kecelakaan Lalu Lintas*. Bogor: Politeia.
- Moeljatno. (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Remmelink, Jan. (2003). *Hukum Pidana*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Karjadi, M. (2010). *Regu Penolong Kecelakaan Lalu Lintas*. Bogor: Politeia.

- Rifai, Ahmad. (2011). Penemuan Hukum oleh Hakim dalam Perspektif Hukum Progresif. Jakarta: Sinar Grafika.
- Harahap, Yahya. (2006). Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Penyidikan dan Penuntutan. Jakarta: Sinar Grafika.
- Karjadi, M. (2010). Regu Penolong Kecelakaan Lalu Lintas. Bogor: Politeia.
- Sadjijono. (2010). Fungsi Kepolisian dalam Pelaksanaan Hukum Pidana. Yogyakarta: LaksBang PressIndo.
- Harahap, Yahya. (2006). Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Penyidikan dan Penuntutan. Jakarta: Sinar Grafika.
- Rahardjo, Satjipto. (2009). Hukum Progresif: Sebuah Sintesa Hukum Indonesia. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Soekanto, Soerjono. (2012). Sosiologi Hukum: Suatu Pengantar. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Sadjijono. (2010). Fungsi Kepolisian dalam Pelaksanaan Hukum Pidana. Yogyakarta: LaksBang PressIndo.
- Hamzah, Andi. (2010). Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Rineka Cipta.
- Soekanto, Soerjono. (2014). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

Undang Undang

- Indonesia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 1 Angka 24.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).*
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP).*
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

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

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif.

Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif.

Internet

<https://ejournal.fhuki.id/index.php/hv/article/download/168/62/536>

<https://ojs.ukb.ac.id/index.php/sol/article/download/963/620/>

