

Dr. Lusiana Margareth Tijow, SH., MH
Dr. Hoiruddin Hasibuan, SH., M.Hum

Editor: Muhammad Salam Amrullah, SH., MH



Ius Constitutum

**Penegakan Hukum dan
Pertanggungjawaban Pidana
tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan**

IUS CONSTITUTUM PENEGAKAN HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

PENULIS

**Dr. Lusiana Margareth Tijow, SH., MH
Dr. Hoiruddin Hasibuan, SH., M.Hum**

EDITOR

Muhammad Salam Amrullah, SH., MH



UU No. 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta

Fungsi dan Sifat Hak Cipta Pasal 4

Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a merupakan hak eksklusif yang terdiri atas hak moral dan hak ekonomi.

Pembatasan Pelindungan Pasal 26

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23, Pasal 24, dan Pasal 25 tidak berlaku terhadap:

- i. penggunaan kutipan singkat Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait untuk pelaporan peristiwa aktual yang ditujukan hanya untuk keperluan penyediaan informasi aktual;
- ii. penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk kepentingan penelitian ilmu pengetahuan;
- iii. penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk keperluan pengajaran, kecuali pertunjukan dan fonogram yang telah dilakukan pengumuman sebagai bahan ajar; dan
- iv. penggunaan untuk kepentingan pendidikan dan pengembangan ilmu pengetahuan yang memungkinkan suatu Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait dapat digunakan tanpa izin Pelaku Pertunjukan, Produser Fonogram, atau Lembaga Penyiaran.

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

1. Setiap orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
2. Setiap orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

**IUS CONSTITUTUM PENEGAKAN HUKUM DAN
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

Dr. Lusiana Margareth Tijow, SH., MH
Dr. Hoiruddin Hasibuan, SH., M.Hum

EDITOR:

Muhammad Salam Amrullah, SH., MH

TATA LETAK:

Wahyuni Putri Adeningsi

DESAIN SAMPUL:

Rachmadiansyah

SUMBER:

www.tangguhdenarajaya.com

ISBN:

978-623-8522-16-3

UKURAN:

iv + 86 Hal; 15.5 cm x 23 cm

CETAKAN PERTAMA:

Februari 2024

Hak Cipta dilindungi Undang-Undang.

Dilarang menggandakan atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini
dalam bentuk apapun tanpa izin tertulis dari penerbit dan penulis.

ANGGOTA IKAPI: 006/NTT/2022

PENERBIT TANGGUH DENARA JAYA

Jl. Timor Raya No. 130 B Oesapa Barat, Kelapa Lima

Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur

E-mail: tangguhdenarajaya@gmail.com

Telepon: 0380-8436618/081220051382

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas anugerah dan pertolongan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan buku yang berjudul “***Ius Constitutum Penegakan Hukum dan Pertanggungjawaban Pidana Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan***”. Ketentuan peraturan perundang undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, tidak ada sama sekali ketentuan yang menegaskan mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan yang dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana sebagaimana dimaksud dengan ketentuan dalam pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ), sehingga dengan ketidakjelasan definisi ini membuat ketidakefektifan ketentuan pasal ini dalam tataran implementasi di lapangan sebab jika ketentuan pasal ini akan tegakkan, maka sasarannya bukan ke perorangan melainkan ke Lembaga, sementara dalam konsepsi pembedaan lembaga atau badan hukum tidak dapat dijadikan objek pembedaan, sehingga ketentuan sebagaimana dimaksudkan menjadi tidak efektif dan kabur dari sisi pelaksanaan dan implementasi dalam ranah penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Rancangan perbaikan ke depan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu adanya pengaturan tugas, kewajiban dan tanggung jawab pemerintah sebagai penyelenggara jalan, terutama penegasan mengenai pertanggungjawaban Pidana sebagaimana dijelaskan di dalam Pasal 273 harus mendapat tempat dalam perubahan ke depan, melalui perubahan itu tentu saja untuk menegaskan aspek kepastian hukum dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus diperjelas dengan sejelas-jelasnya. sisi substansi atau isi dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan haruslah disesuaikan dengan aspek kontekstualitasnya sebab

antara teks dan konteksnya harus seiring dan sejalan untuk memudahkan penegakan peraturan (UU LLAJ)..

Tak lupa penulis menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan arahan dan bantuan selama penulis menyelesaikan buku ini. Penulis juga menghaturkan terima kasih untuk teman-teman yang meluangkan waktu untuk berdiskusi serta memotivasi penulis agar buku ini dapat selesai lebih cepat.

Penulis berharap buku ini dapat bermanfaat. Namun, penulis menyadari buku ini tak lepas dari kekurangan. Oleh karena itu, penulis menyampaikan permohonan maaf serta terbuka untuk kritik dan saran demi perbaikan di masa mendatang.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	iii
BAB I NEGARA HUKUM.....	1
A. Pertanggungjawaban Pidana di Indonesia.....	5
B. Perundang-Undangan di Indonesia.....	11
BAB II LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	17
A. Pengertian Lalu Lintas.....	17
B. Komponen Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	19
BAB III PERTANGGUNGJAWABAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	21
BAB IV <i>IUS CONSTITUTUM</i> PENEGAKAN HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	31
BAB V FAKTOR PENGHAMBAT PENEGAKAN HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI INDONESIA.....	40
BAB VI REKONSTRUKSI MODEL PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM PASAL 273 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	61
BAB VII KETENTUAN PIDANA DALAM PASAL 273 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.....	66
A. Penyelenggara Jalan sebagai Subjek Hukum Pidana	66

B. Penyelenggara Jalan yang Bertanggungjawab atas Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pasal 273 Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	70
C. Konstruksi Pasal 273 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	72
BAB VIII PROSES PENKAJIAN MENGENAI REKONSTRUKSI PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PADA PASAL 273 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009	77
DAFTAR PUSTAKA	80
TENTANG PENULIS	85

BAB I

NEGARA HUKUM

Setiap bangsa harus memiliki suatu konsepsi mengenai hakekat paling yang paling dalam dari negara (cita Negara/*staatsidee*) serta konsep mengenai hakikat yang paling dalam dari tatanan hukum negara (cita hukum/*Rechtsidee*).¹ Dalam rangka perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka dalam Perubahan Keempat pada tahun 2002, konsepsi Negara Hukum atau “*Rechtsstaat*” yang sebelumnya hanya tercantum dalam Penjelasan UUD 1945, dirumuskan dengan tegas dalam Pasal 1 ayat (3) yang menyatakan, “Negara Indonesia adalah Negara Hukum.”² Dalam konsep Negara Hukum itu, diidealkan bahwa yang harus dijadikan panglima dalam dinamika kehidupan kenegaraan adalah hukum, bukan politik ataupun ekonomi.

Gagasan Negara Hukum itu dibangun dengan mengembangkan perangkat hukum itu sendiri sebagai suatu sistem yang fungsional dan berkeadilan, dikembangkan dengan menata supra struktur dan infra struktur kelembagaan politik, ekonomi dan social yang tertib dan teratur, serta dibina dengan membangun budaya dan kesadaran hukum yang rasional dan impersonal dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan

¹ Yudi Latif, (2016), Pembukaan UUD sebagai cita negara dan Cita Hukum, *Jurnal Ketatanegaraan* Volume 1 Desember, Hlm. 138

² Lihat Pasal 1 ayat 3 Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

bernegara. Untuk itu, sistem hukum itu perlu dibangun dan ditegakkan sebagaimana mestinya, dimulai dengan konstitusi sebagai hukum yang paling tinggi kedudukannya. Untuk menjamin tegaknya konstitusi itu sebagai hukum dasar yang berkedudukan tertinggi (*the supreme law of the land*)³.

Gagasan, cita, atau ide Negara Hukum, selain terkait dengan konsep '*rechtsstaat*' dan '*the rule of law*', juga berkaitan dengan konsep '*nomocracy*' yang berasal dari perkataan '*nomos*' dan '*cratos*'. Perkataan nomokrasi itu dapat dibandingkan dengan '*demos*' dan '*cratos*' atau '*kratien*' dalam demokrasi. '*Nomos*' berarti norma, sedangkan '*cratos*' adalah kekuasaan.⁴ Yang dibayangkan sebagai faktor penentu dalam penyelenggaraan kekuasaan adalah norma atau hukum. Karena itu, istilah nomokrasi itu berkaitan erat dengan ide kedaulatan hukum atau prinsip hukum sebagai kekuasaan tertinggi. Dalam istilah Inggris yang dikembangkan oleh A.V. Dicey, hal itu dapat dikaitkan dengan prinsip "*rule of law*"⁵ yang berkembang di Amerika Serikat menjadi jargon "*the Rule of Law, and not of Man*". Yang sesungguhnya dianggap sebagai pemimpin adalah hukum itu sendiri, bukan orang. Dalam buku Plato berjudul "*Nomoi*" yang kemudian diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris

³ Istilah dikutip dari buku King Faisal Sulaiman, *Sistem Bikameral Dalam Spektrum Lembaga Parlemen Indonesia*, (Yogyakarta: UII Press, 2013). Hlm. 213.

⁴ Ni'matul Huda, *Dinamika katanegaraan Indonesia dalam Putusan Mahkamah Konstitusi*. (Yogyakarta: FH UII Press, 2011). Hlm. 21

⁵ Lihat sejarah The Rule Of Law dalam Ni'matul Huda, *Ilmu Negara*, (Jakarta: Rajawali Press, 2014), Hlm 93.

dengan judul “*The Laws*”⁶, jelas tergambar bagaimana ide nomokrasi itu sesungguhnya telah sejak lama dikembangkan dari zaman Yunani Kuno.

Di zaman modern, konsep Negara Hukum di Eropa Kontinental dikembangkan antara lain oleh Immanuel Kant, Paul Laband, Julius Stahl, Fichte, dan lain-lain dengan menggunakan istilah Jerman, yaitu “*rechtsstaat*”. Sedangkan dalam tradisi Anglo Amerika, konsep Negara hukum dikembangkan atas kepeloporan A.V. Dicey dengan sebutan “*The Rule of Law*”.⁷ Menurut Julius Stahl, konsep Negara Hukum yang disebutnya dengan istilah ‘*rechtsstaat*’ itu mencakup empat elemen penting, yaitu:

1. Perlindungan hak asasi manusia.
2. Pembagian kekuasaan.
3. Pemerintahan berdasarkan undang-undang.
4. Peradilan tata usaha Negara.⁸

Sedangkan A.V. Dicey menguraikan adanya tiga ciri penting dalam setiap Negara Hukum yang disebutnya dengan istilah “*The Rule of Law*”, yaitu:

1. *Supremacy of Law*.
2. *Equality before the law*.

⁶ Plato, *Republik*, dalam Ni'matul Huda, 2011, *Dinamika.. Op..Cit.*. Hlm 1.

⁷ Jimly Asshiddiqie, *konstitusi dan Konstitusionalisme indonesia*, (Jakarta: Mahkamah Konstitusi RI, 2014). Hlm. 122

⁸ Ni'matul Huda, *Ilmu Negara*, (Jakarta: Rajawali Press, 2014). Hlm 97. Lihat juga Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada 2014), Hlm. 3.

3. *Due Process of Law*.⁹

Keempat prinsip '*rechtsstaat*' yang dikembangkan oleh Julius Stahl tersebut di atas pada pokoknya dapat digabungkan dengan ketiga prinsip '*Rule of Law*' yang dikembangkan oleh A.V. Dicey untuk menandai ciri-ciri Negara Hukum modern di zaman sekarang. Bahkan, oleh "*The International Commission of Jurist*", Prinsip-prinsip yang dianggap ciri penting Negara Hukum menurut "*The International Commission of Jurists*" itu adalah:

1. Adanya proteksi konstitusional;
2. Adanya pengadilan yang bebas dan tidak memihak;
3. Adanya pemilihan umum yang bebas;
4. Adanya kebebasan untuk menyatakan pendapat dan berserikat;
5. Adanya tugas oposisi; dan
6. Adanya pendidikan Civic.¹⁰

Dengan demikian, dapat dipahami bahwa konsep negara hukum adalah sebuah pengaktualisasian dari keteraturan yang memuat standar norma sebagai garis pembatas antara apa yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan, baik sifatnya tertulis melalui sebuah dokumen formal (peraturan perundang-undangan tertulis), maupun yang tidak tertulis.

⁹ Jimly Ashddiqie. *Hukum Tata Negara Dan Pilar-Pilar Demokrasi*. (Jakarta: Sinar grafika, 2011) Hlm. 130

¹⁰ *Ibid*, Hlm. 131

A. Pertanggungjawaban Pidana di Indonesia

Pertanggungjawaban adalah suatu perbuatan yang tercela oleh masyarakat dan itu dipertanggungjawabkan pada si pembuatnya. Untuk adanya pertanggungjawaban pidana harus jelas terlebih dahulu siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, ini berarti harus dipastikan terlebih dahulu yang dinyatakan sebagai pembuat suatu tindak pidana.¹¹ Pertanggungjawaban pidana adalah sesuatu yang dipertanggungjawabkan secara pidana terhadap seseorang yang melakukan perbuatan pidana atau tindak pidana.¹²

Pelaku tindak pidana dapat dipidana apabila memenuhi syarat bahwa tindak pidana yang dilakukannya memenuhi unsur-unsur yang telah ditentukan dalam Undang-Undang. Dilihat dari sudut terjadinya tindakan yang dilarang, seseorang akan dipertanggungjawabkan atas tindakan-tindakan tersebut, apabila tindakan tersebut melawan hukum serta tidak ada alasan pembeda atau peniadaan sifat melawan hukum untuk pidana yang dilakukannya. Dan dilihat dari sudut kemampuan bertanggung jawab maka hanya seseorang yang mampu bertanggung jawab yang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya. Dalam hal dipidananya seseorang yang melakukan perbuatan seperti melawan hukum tergantung dari apakah dalam melakukan perbuatan ia mempunyai kesalahan dan apabila orang

¹¹ Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. (Jakarta: Aksara Baru, 1999). Hlm. 80

¹² *Ibid.* Hlm. 75

yang melakukan perbuatan itu memang melawan hukum, maka ia akan dipidana.

Berdasarkan hal tersebut pembuat (*dader*) harus ada unsur kesalahan dan bersalah yang harus memenuhi unsur, yaitu;¹³

- a. Kemampuan bertanggung jawab atau dapatnya dipertanggungjawabkan dari si pembuat.
- b. Adanya kaitan psikis antara pembuat dan perbuatan, yaitu adanya sengaja atau kesalahan dalam arti sempit (*culpa*). Pelaku mempunyai kesadaran yang mana pelaku seharusnya dapat mengetahui akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya.
- c. Tidak adanya dasar peniadaan pidana yang menghapus dapatnya dipertanggungjawabkan sesuatu perbuatan kepada pembuat.

Asas legalitas hukum pidana Indonesia yang diatur dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP menyatakan bahwa seseorang baru dapat dikatakan melakukan perbuatan pidana apabila perbuatannya tersebut telah sesuai dengan rumusan dalam undang-undang hukum pidana. Meskipun orang tersebut belum tentu dapat dijatuhi hukum pidana, karena masih harus dibuktikan kesalahannya apakah dapat dipertanggungjawabkan pertanggungjawaban tersebut. Agar seseorang dapat dijatuhi

¹³ Andi Hamzah. *Asas-Asas Hukum Pidana*. (Jakarta: Rineka Cipta, 1997).Hlm. 130

pidana, harus memenuhi unsur-unsur perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana.

Seorang pembuat dalam melakukan suatu tindak pidana dalam menentukan adanya pertanggungjawaban harus ada sifat melawan hukum dari tindak pidana yang merupakan sifat terpenting dari tindak pidana. Sifat melawan hukum dihubungkan dengan keadaan psikis (jiwa) pembuat terhadap tindak pidana yang dilakukannya dapat berupa kesengajaan (*opzet*) atau karena kelalaian (*culpa*).

Menurut pandangan para ahli hukum pidana ada 3 (tiga) bentuk kesengajaan (*opzet*), yakni:¹⁴

a. Kesengajaan sebagai Maksud

Kesengajaan ini bersifat tujuan, si pelaku dapat dipertanggungjawabkan dan apabila kesengajaan seperti ini ada pada suatu tindak pidana, si pelaku pantas di kenakan hukuman.

b. Kesengajaan dengan Keinsafan Pasti

Kesengajaan ini ada apabila si pelaku (*doer or dader*) dengan perbuatannya tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari delik dan mengetahui pasti atau yakin benar bahwa selain akibat dimaksud akan terjadi suatu akibat lain.

¹⁴ Leden Mapaung. *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*. (Jakarta: Sinar Grafika, 2005). Hlm. 15

c. Kesengajaan dengan Keinsafan Kemungkinan (*Dolus Eventualis*)

Kesengajaan ini juga disebut kesengajaan dengan kesadaran kemungkinan, bahwa seseorang melakukan perbuatan dengan tujuan untuk menimbulkan suatu akibat tertentu. Akan tetapi, si pelaku menyadari bahwa mungkin akan timbul akibat lain yang juga dilarang dan diancam oleh Undang-Undang.

Pada umumnya, kelalaian (*culpa*) dibedakan menjadi 2, yaitu:¹⁵

a. Kelalaian dengan kesadaran (*bewuste schuld*)

Dalam hal ini, si pelaku telah membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat, tetapi walaupun ia berusaha untuk mencegah tetap timbul tersebut.

b. Kelalaian tanpa kesadaran (*onbewuste schuld*)

Dalam hal ini, si pelaku tidak membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat yang dilarang dan diancam hukuman oleh Undang-Undang. Sedangkan ia seharusnya memperhitungkan akan timbulnya suatu akibat.

Suatu perbuatan dikatakan telah melanggar hukum, dan dapat dikenakan sanksi pidana maka harus dipenuhi 2 (dua) unsur yakni adanya unsur perbuatan pidana (*actus reus*) dan keadaan sifat batin pembuat (*mens rea*). Kesalahan (*schuld*) merupakan unsur pembuat delik, jadi termasuk unsur pertanggungjawaban

¹⁵ *Ibid.* Hlm. 26

pidana yang mana terkandung makna dapat dicelanya si pembuat atas perbuatannya. Dalam hal kesalahan tidak terbukti, berarti bahwa perbuatan pidana (*actus reus*) sebenarnya tidak terbukti, karena tidak mungkin hakim akan membuktikan adanya kesalahan jika ia telah mengetahui lebih dahulu bahwa perbuatan pidana tidak ada atau tidak terbukti diwujudkan oleh terdakwa.¹⁶

Seseorang dikatakan mampu bertanggungjawab apabila memenuhi 3 (tiga) syarat¹⁷, yaitu:

- a) Dapat menginsyafi makna daripada perbuatannya.
- b) Dapat menginsyafi bahwa perbuatannya itu tidak dapat dipandang patut dalam pergaulan masyarakat.
- c) Mampu untuk menentukan niat atau kehendak dalam melakukan perbuatan

Ada beberapa alasan seseorang tidak dapat bertanggung jawab atas tindak pidana yang dilakukan, yaitu¹⁸:

1. Jiwa si pelaku cacat.
2. Tekanan jiwa yang tidak dapat ditahan.
3. Gangguan penyakit jiwa

Kemampuan untuk membedakan antara perbuatan yang baik dan yang buruk, adalah merupakan faktor akal (*intelektual factor*) yaitu dapat membedakan perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak. Dan kemampuan untuk

¹⁶ Andi Zainal Abidin. *Asas-Asas Hukum Pidana Bagian Pertama*. (Bandung: Alumni, 1987). Hlm. 72

¹⁷ Roeslan Saleh. *Op.Cit.* Hlm. 80

¹⁸ Leden Mapaung. *Ibid.* Hlm. 72

menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik buruknya perbuatan tersebut adalah merupakan faktor perasaan (*volitional factor*) yaitu dapat menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsyafan atas mana yang diperbolehkan dan mana yang tidak. Sebagai konsekuensi dari dua hal tadi maka tentunya orang yang tidak mampu menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik buruknya perbuatan, dia tidak mempunyai kesalahan kalau melakukan tindak pidana, orang demikian itu tidak dapat dipertanggungjawabkan.¹⁹

Berdasarkan KUHP masalah kemampuan bertanggungjawab terdapat dalam Pasal 44 ayat (1) yang menyatakan bahwa:

“Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena cacat, tidak dipidana”

Apabila seseorang tidak dapat bertanggungjawab disebabkan hal lain seperti jiwanya tidak normal dikarenakan dia masih muda, maka pasal 44 ayat (1) tersebut tidak dapat dikenakan.

Pertanggungjawaban menurut hukum pidana adalah kemampuan bertanggungjawab seseorang terhadap kesalahan.

¹⁹ Saifudien. *Pertanggungjawaban Pidana*. Diakses pada tanggal 12 Januari 2021. dikases dari: [Http://saifudiendjsh.blogspot.com/2009/08/pertanggungjawaban-pidana.html](http://saifudiendjsh.blogspot.com/2009/08/pertanggungjawaban-pidana.html).

Setiap orang bertanggungjawab atas segala perbuatannya, hanya kelakuannya yang menyebabkan hakim menjatuhkan hukuman yang di pertanggungjawabkan pada pelakunya. Dalam menjatuhkan pidana disyaratkan bahwa seseorang harus melakukan perbuatan yang aktif atau pasif seperti yang ditentukan oleh KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana), sifat melawan hukum dan tidak adanya alasan pembeda serta adanya kesalahan dalam arti luas yang meliputi kemampuan bertanggungjawab, sengaja dan kelalaian dan tidak adanya alasan pemaaf.

Tanggung jawab pidana dapat diartikan sebagai akibat lebih lanjut yang harus ditanggung oleh siapa saja yang telah bersikap tindak, baik yang selaras dengan hukum atau yang bertentangan dengan hukum. Tanggung jawab pidana adalah akibat lebih lanjut yang harus diterima, dibayar atau ditanggung seseorang yang melakukan tindak pidana secara langsung dan tidak langsung.

B. Perundang-Undangan di Indonesia

Menurut Hamid S. Attamimi, istilah peraturan perundang-undangan berasal dari istilah “*wettelijke regels*” atau “*wettelijke regeling*”, walaupun demikian istilah tersebut tidak mutlak dipakai secara konsisten, karena dalam konteks tertentu lebih tepat digunakan istilah “perundang-undangan” dan dalam konteks lain digunakan istilah “peraturan perundang-undangan”. Penggunaan istilah “peraturan perundang-undangan” lebih berkaitan atau lebih relevan dalam pembicaraan mengenai jenis

atau bentuk peraturan (hukum). Perbedaan penggunaan istilah tersebut dimaksudkan untuk menjelaskan konteks yang berbeda-beda, termasuk didalamnya untuk menjelaskan beragam bentuk dan jenis perundang-undangan.²⁰

Menurut Hamid S. Attamimi, peraturan perundang-undangan adalah peraturan negara di tingkat Pusat dan di tingkat Daerah yang dibentuk berdasarkan kewenangan perundangundangan, baik bersifat atribusi maupun bersifat delegasi, selanjutnya Attamimi memberikan batasan mengenai peraturan perundang-undangan adalah semua aturan hukum yang dibentuk oleh semua tingkat lembaga dalam bentuk tertentu, dengan prosedur tertentu, biasanya disertai sanksi dan berlaku umum serta mengikat rakyat.²¹

Produk hukum perundang-undangan menurut pandangan Bagir Manan sangat berbeda dengan undang-undang dan hukum. Dimana undang-undang adalah bagian dari peraturan perundang-undangan, sementara peraturan perundang-undangan memuat undang-undang dan berbagai peraturan perundang-undangan, sedangkan hukum tidak hanya memuat tentang Undang-undang tetapi memuat beberapa kaidah hukum diantaranya hukum kebiasaan dan yurisprudensi hukum. Dengan kata lain diartikan sebagai:

²⁰ Ni'matul Huda dan R. Nazriyah, *Teori & Pengujian Peraturan Perundang-Undangan*, (Bandung: Nusa Pedia, 2011), hlm 4

²¹ *Ibid*, hlm 12

1. Tingkatan perumusan atau proses membentuk aturan negara, mulai dari pemerintahan daerah sampai pada pemerintahan pusat.
2. Proses pembuatan peraturan pemerintah baik ditingkat pusat maupun Daerah.²²

Menurut pandangan Paul Scholten, bahwa hukum itu ada di dalam perundang-undangan, sehingga orang harus memberikan tempat yang tinggi kepadanya.²³ Sedangkan menurut Solly Lubis yang dimaksud dengan perundang-undangan adalah proses pembuatan peraturan negara, dengan kata lain tata cara mulai dari perencanaan (rancangan), pembahasan, pengesahan atau penetapan dan akhirnya pengundangan peraturan yang bersangkutan. Peraturan perundangan berarti “peraturan mengenai tata cara pembuatan peraturan negara”, sedangkan dalam “peraturan yang dilahirkan dari perundang-undangan” cukup dengan menyebut “peraturan saja”. Adapun yang dimaksud dengan “peraturan negara” adalah peraturan-peraturan tertulis yang diterbitkan oleh instansi resmi, baik dalam pengertian lembaga atau pejabat tertentu. Peraturan dimaksud meliputi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Daerah, Surat Keputusan dan Instruksi. Sedangkan yang dimaksud peraturan

²² Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-Undangan Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*, (Yogyakarta: Kansius, 2007), Hlm. 47-48

²³ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, cetakan keenam, 2006), hlm 91

perundangan adalah peraturan mengenai tata cara pembuatan peraturan negara.²⁴

Dalam Pandangan Satjipto Rahardjo, menegaskan bahwa perturan perundang-undangan ditekankan pada sesuatu yang mengatur yang memiliki entitas berlaku universal, tidak konkrit dan diarahkan kepada rakyat. Sangat tidak sama terhadap peraturan yang bersifat penetapan dimana muatan hukumnya bersifat kongkret, Individual dan hanya berlaku sekali waktu. Jika kita lihat kontek ketatanegaraan Indonesia, maka dalam urutan bandan negara kelembagaan negara, dapat disimpulkan sebagai perumusan peraturan produk hukum, dimana perturan perundang-undangan yang dikeluarkan oleh setiap kelembagaan negara harus wajib memenuhi unsur pengaturan.²⁵

Menurut Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, bahwa peraturan perundang-undangan adalah Peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam Peraturan Perundang-undangan.

Untuk berlakunya suatu undang-undang dalam arti materiil dikenal beberapa asas, antara lain: *Pertama*, Undang-undang tidak berlaku surut, artinya undang-undang hanya boleh

²⁴ *Ibid*, hlm 11

²⁵ *Ibid*, hlm 12

digunakan terhadap peristiwa yang disebut dalam undang-undang tersebut dan terjadi setelah undang-undang itu dinyatakan berlaku. *Kedua*, Undang-undang dibuat oleh penguasa yang lebih tinggi mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula. *Ketiga*, undang-undang yang bersifat khusus menyampingkan undang-undang yang bersifat umum, jika pembuatnya sama (*lex specialis derogate lex generalis*), artinya terhadap peristiwa khusus wajib diperlakukan undang-undang yang menyebut peristiwa itu, walaupun untuk peristiwa khusus tersebut dapat pula diperlakukan undang-undang yang menyebut peristiwa yang lebih luas atau lebih umum yang dapat juga mencakup peristiwa khusus tersebut.

Keempat, Undang-undang yang berlaku belakangan membatalkan undang-undang yang berlaku terdahulu (*lex posteriore derogate lex priori*) artinya undang-undang lain (yang lebih dulu berlaku) dimana diatur suatu hal tertentu, tidak berlaku lagi jika ada undang-undang baru (yang berlaku belakangan) yang mengatur hal tertentu tersebut, akan tetapi makna atau tujuannya berlainan atau berlawanan dengan undang-undang lama tersebut. *Kelima*, Undang-undang tidak dapat diganggu gugat, artinya adanya kemungkinan isi undang-undang menyimpang dari Undang-Undang Dasar dan hakim atau siapapun tidak mempunyai hak uji materiil terhadap undang-undang tersebut. Hak tersebut hanya dimiliki oleh Pembuat Undang-undang tersebut. *Keenam*, undang-undang sebagai sarana untuk semaksimal mungkin dapat mencapai kesejahteraan

sprituil dan materiil bagi masyarakat maupun individu, melalui pembaharuan atau pelestarian (asas *welvaarstaat*).

Secara teoritik tata urutan peraturan perundang-undangan dapat dikaitkan dengan ajaran Hans Kelsen mengenai *Stufenbau des Recht* atau *The Hierarchy of Law* yang berintikan kaidah hukum merupakan suatu susunan berjenjang dan setiap kaidah hukum yang lebih rendah bersumber dari kaidah yang lebih tinggi, selain itu ajaran Hans Kelsen juga berhubungan dengan teori *Reine Rechtslehre* atau *The pure theory of law* (teori murni tentang hukum) dan hukum itu tidak lain “*command of the sovereign*” atau kehendak yang berkuasa.²⁶ Tata urutan atau hirarki peraturan perundang-undangan dalam suatu tata hukum itu oleh Hans Kelsen disebut *hierarchi of norm* (*strufenbau des recht*). Setiap tata kaidah hukum merupakan suatu susunan daripada kaidah-kaidah. Dalam *stufentheory*-nya Hans Kelsen mengemukakan bahwa di puncak “*stufenbau*” terdapat kaidah dasar dari suatu tata hukum nasional yang merupakan suatu kaidah yang fundamental. Kaidah dasar tersebut disebut “*grundnorm*” atau “*ursprungnorm*”. *Grundnorm* merupakan asas-asas hukum yang bersifat abstrak, bersifat umum atau hipotesis.

²⁶ Bagir Manan, *Teori dan Politik Konstitusi*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2004), hlm 203

BAB II

LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

A. Pengertian Lalu Lintas

Setiap negara memiliki kewenangan melakukan tindakan kewenangan untuk menjalankan kedaualatan hukum diwilayahnya²⁷, oleh sebab itu, maka dihadirkanlah UU tentang lalu lintas. Lalu Lintas di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedangkan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.²⁸ Agar transportasi tersebut dapat digunakan sebagaimana mestinya, dibuatlah rambu lalu lintas untuk memberikan petunjuk mengenai mana yang boleh dan mana yang tidak boleh dilakukan selama berkendara. Rambu-rambu lalu lintas tersebut merupakan bagian dari perlengkapan jalan, yang dapat berupa lambang, angka, huruf, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan.²⁹

²⁷ Jawahir Thontowi, *Terorisme Negara: Kerjasama Konspiratif Menjinakan Islam Fundamental*, (Yogyakarta: UII Press, 2013). Hlm. 13

²⁸ Lihat Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁹ Soni Sadono, (2016), Budaya Tertib Berlalu-Lintas “Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung”, *Jurnal Channel*, Volume. 4, Nomor. 1, April, Hlm. 61

Sedang di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia lalu lintas didefinisikan sebagai:³⁰

- a. (berjalan) bolak-balik; hilir mudik: banyak kendaraan - di jalan raya;perihal perjalanan di jalan dan sebagainya: pedagang-pedagang di tepi jalan
- b. perihal perjalanan di jalan dan sebagainya: pedagang-pedagang di tepi jalan;
- c. perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain.

Transportasi merupakan suatu aspek yang penting dalam pembangunan wilayah atau kehidupan keseharian. Menurut Perinkins, lalu lintas (*Traffic*) adalah pertalian dengan angkutan dan harta benda di jalan dan meliputi perjalanan, gerak dari kendaraan penarikan benda – benda yang dapat bergerak, angkutan penumpang, arus pejalan kaki, dan ditambah dengan beberapa kegiatan yang berhubungan penggunaan jalan umum. Sumberdaya alam yang tadinnya tidak di dimanfaatkan akan menjadi terjangkau karena adanya jaringan transportasi yang baik sehingga dapat terjangkau pasar dan akan berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat.³¹

³⁰ Lihat Kamus Besar Bahasa Indonesia

³¹ Lilik Nurcholidah. (2017). *Analisis Tingkat Pelanggaran Kendaraan Lalu Lintas Terhadap Pendapatan Daerah Di Kabupaten Lamongan*, Jurnal Penelitian Ekonomi dan Akuntansi Volume II Nomor. 2, Juni. Hlm. 440

B. Komponen Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.³²

1. Manusia sebagai pengguna

Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dll). Dalam undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, diatur segala ketentuan mengenai pengemudi. Pasal 1 angka 23 undang-undang ini menentukan bahwa pengemudi adalah “orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya yang telah memiliki surat izin mengemudi”.³³

2. Kendaraan

Merupakan suatu benda ciptaan manusia dengan menggunakan berbagai macam teknologi sebagai alat untuk

³² Wikipedia, *lalu lintas*, diakses dari http://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas, pada tanggal 10 Januari 2021 Pukul 13.30 WITA.

³³ Danu Anindhito dan Ira Alia Maerani, (2018), Kebijakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Wilayah Polda Jawa Timur, *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Volume 13. Nomor. 1 Maret, Hlm. 184.

memindahkan barang atau manusia. Kendaraan bergerak pada jalur gerak. Bergeraknya kendaraan ada yang menggunakan tenaga manusia, tenaga hewan ataupun tenaga mesin.³⁴

3. Jalan

Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.³⁵

³⁴ Sukma Meutia, (2017), Analisis Kemacetan Lalu – Lintas Pada Kawasan Pendidikan (Studi Kasus Jalan Pocut Baren Kota Banda Aceh), *Jurnal Teknik Sipil ISSN Universitas Syiah Kuala* Volume 1 Nomor 1, September, Hlm. 244

³⁵ *Ibid*, Hlm. 244

BAB III

PERTANGGUNGJAWABAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Indonesia adalah negara hukum, penegasan dari prinsip itu dilahirkan melalui rumusan pasal 1 ayat (3) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disingkat dengan UUD 1945).³⁶ Pelaksanaan dari prinsip negara hukum melahirkan sebuah sistem pengaturan yang menyeluruh terhadap semua aktifitas penyelenggaraan pemerintahan, termasuk juga dalam hal pengaturan mengenai kebijakan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, baik ditingkat pusat sampai dengan daerah.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) harus berkembang untuk dapat mewujudkan, kesejahteraan, keamanan, ketertiban dalam lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kemampuan kemandirian daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.³⁷

Pengaturan penyelenggaraan lalu lintas diatur melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan

³⁶ Lihat Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

³⁷ Dewa Arya Lanang Raharja, (2017), Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana, *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Volume 6 Nomor 1, Hlm. 78-79

Angkutan Jalan sebagai alas legitimasi normatif. Pegaturan ini dimaksudkan sebagai pemenuhan rasa kepastian, keadilan dan kemanfaatan hukum.³⁸ Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat seperti amanat UUD 1945. Sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal atau luka, penuntutan terhadap pelakunya didasarkan pada ketentuan Pasal 359 KUHP dan Pasal 360 KUHP. Adapun alasan dipergunakannya ketentuan yang ada dalam KUHP untuk melakukan penuntutan terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas jalan yang mengakibatkan korban meninggal atau luka, oleh karena di dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak terdapat pengaturannya.

Ketiadaan norma yang mengatur persoalan sanksi di dalam UU sebelumnya, maka melalui UU lalu Lintas dan angkutan jalan yang baru, yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kemudian dirumuskan ketentuan pidana untuk mengisi ruang kosong UU lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya. Hal ini dimaksudkan sebagai bentuk proteksi terhadap pengguna jalan dari ketentuan yang

³⁸ Retno Risalatun Solekha, Fence M. Wantu, dan Lusiana M. Tijow, (2020), Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Money Politic Oleh Calon Anggota Legislatif Pada Pemilihan Umum 2019, *Jurnal Legalitas*, Volume 01 Nomor 13, April, Hlm. 64

tidak berimbang dan cenderung melupakan faktor jalan yang tidak layak dan baik ataupun ketiadaan rambu-rambu lalu lintas sebagai petunjuk bagi pengguna jalan sebagai salah satu penyebab banyaknya korban yang mengalami kecelakaan dan mengakibatkan nyawa pengguna jalan tidak bisa diselamatkan.



Menurut data Kepolisian, di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9 % disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.³⁹ Sedangkan

³⁹ Marrol, Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan, diakses dari:

Berdasarkan data dari Jasa Raharja dan Kepolisian Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas selama 5 tahun terakhir mencapai lebih dari 105 ribu kasus, yang terdapat pada aplikasi data kecelakaan lalu lintas nasional Indonesia, yang dikenal dengan *Integrated Road Safety Management System* atau IRSMS.⁴⁰

Pada level internasional (dunia), berdasarkan data yang dipublikasikan dalam *Global Status Report on Road Safety* (WHO, 2015) disebutkan bahwa setiap tahun, di seluruh dunia, lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat. Dari jumlah ini, 90% terjadi di negara berkembang dimana jumlah kendaraannya hanya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia. Bila kita semua tidak melakukan apapun, 25 juta korban jiwa akan berjatuh dalam kurun waktu 20 tahun ke depan.⁴¹ Khusus mengenai angka kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan yang rusak menysbang angka yang cukup besar dalam akumulasi kecelakaan nasional, dimana berdasarkan data yang dihimpun dari suara merdeka.com bahwa jumlah kecelakaan di jalan raya

https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr, diakses pada 5 Januari 2020.

⁴⁰ Andyka Kusuma, *et, al*, (2018), Penentuan Biaya Kecelakaan Lalu L Lintas: Studi Kasus Lombok Timur, *Journal of Indonesia Road Safety*, Volume 1, Nomor 3, December, hlm. 128

⁴¹ Bappenas, (2017), Narasi Tunggol: Rata-Rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan, diakses dari: <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/narasi-tunggol-rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/> diakses pada 10 Januari 2020.

akibat jalan rusak berlubang mencapai 20%,⁴² hal inipun ditegaskan oleh mantan Wakil Presiden Indonesia Bapak Jusuf Kalla mengatakan bahwa “jalan rusak jadi salah satu penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia”.⁴³

Berdasarkan data tersebut, maka dapat dipahami bahwa salah satu kekhawatiran dari pengambil kebijakan hukum nasional dalam merumuskan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah untuk meminimalisir banyaknya korban jiwa yang akan berjatuh diakibatkan oleh kecelakaan di jalan. Salah satu faktor penting yang diinjeksikan ke dalam rumusan normatif UU LLAJ adalah persoalan petanggungjawaban pidana. Sebagaimana dijelaskan di dalam pasal 237 UU LLAJ bahwa penyelenggara jalan akan dikenakan sanksi pidana apabila melanggar ketentuan sebagaimana pada Pasal 24 dan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Namun kemudian persoalan yang menjadi masalah dalam implementasi ketentuan normatif dalam UU ini adalah terkait dengan siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan.

⁴² SuaraMerdeka.com, (2019), 20% kecelakaan Akibat Jalan Rusak, diakses dari: <https://www.suaramerdeka.com/smcetak/baca/166659/20-kecelakaan-akibat-jalan-rusak?page=1> diakses pada 7 Januari 2021.

⁴³ Gloria Safira Taylor, (2017), JK Sebut Jalan Rusak Jadi Penyebab Tingginya Angka Kecelakaan. Dikases dari: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170730112029-20-231273/jk-sebut-jalan-rusak-jadi-penyebab-tingginya-angka-kecelakaan>. Diakses pada 7 Januari 2020.

Salah satu hal yang menarik dalam rumusan pasal 273 UU LLAJ adalah mengenai sistem pertanggungjawaban pidana yang menyertai kepada penyelenggara jalan, dimana disebutkan bahwa apabila terdapat kecelakaan yang diakibatkan oleh jalan yang rusak, maka penyalenggara jalan diancam dengan sanksi pidana, namun, pertanyaan besarnya adalah, siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan dalam UU ini ?, sebab jika menelusuri lebih jauh, dalam penjelasan UU LLAJ, tidak ditemukan adanya bagian penjelasan mengenai siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan. Namun Penjelasan terkait dengan penyelenggara jalan dapat ditemukan pada pasal 1 ayat 10 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dikatakan bahwa “*Penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya*”. Dengan demikian, merujuk pada penjelasan sebagaimana PP tersebut, dapat dipahami bahwa penyelenggara jalan ini berkaitan dengan proses pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.

Menghubungkan antara UU dan PP sebagaimana diutarakan sebelumnya, maka secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dijalankan oleh banyak pihak secara bersama-sama antar instansi terkait (*stakeholders*) yakni:

- a. Bagian negara/pemerintah dalam prasarana jalan, oleh kementerian atau lembaga yang bertanggung jawab di bidang jalan;
- b. Bagian negara/pemerintah dalam hal prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab dalam bagian sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- c. Bagian negara/pemerintah di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. Bagian negara/pemerintah dalam hal perkembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab pada bagian teknologi; serta
- e. Bagian negara/pemerintah dalam hal registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengendara, aparaturnya penegak hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, dan juga pendidikan berlalu lintas oleh pihak kepolisian.⁴⁴

Pasal 24 ayat (1) undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan ditentukan, penyelenggara jalan wajib dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang

⁴⁴ Lihat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/ atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah) sesuai dengan Pasal 273 ayat (1). Dalam hal perbuatan mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24. 000. 000,- (dua puluh empat juta rupiah). Dalam hal perbuatan mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 120.000.000, - (seratus dua puluh juta rupiah). Ketentuan sebagaimana di atas ternyata tidak memberikan penjelasan siapa sesungguhnya yang dimaksud sebagai penyelenggara jalan.

Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menyebutkan bahwa pentingnya melakukan pengawasan jalan atas uji kelayakan fungsi jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas. Karena pengawasan jalan juga merupakan aspek penting atas ketersediaan sarana jalan yang layak sebagai sarana transportasi agar dapat mencegah terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas.

Meskipun demikian, kelalaian oleh pengendara selalu menjadi kambing hitam atas mayoritas kasus-kasus kecelakaan lalu lintas tunggal yang terjadi akibat buruknya fasilitas jalan. Demikian pula dengan aparat penegak hukum, yang sampai saat

ini belum pernah terbukti melakukan penangkapan terhadap penyelenggara jalan sebagai subjek hukum yang bertanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh buruknya kondisi jalan. Meskipun hal tersebut telah ada ketentuan hukumnya yang menyatakan bahwa penyelenggara jalan yang memiliki kewenangan dalam pengadaan jalan dan pengawasan fasilitas jalan tersebut dapat menjadi subjek hukum atas terjadinya kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh buruknya fasilitas jalan tersebut. Hal ini juga didukung dengan temuan fakta di lapangan yaitu berakhirnya penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas tunggal yang diakibatkan oleh buruknya fasilitas jalan sebagaimana yang tersaji berikut ini:

Tabel. 1
Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Tunggal Akibat
Faktor Jalan

No.	Tahun	Jumlah Laka	Korban			Kerugian Materiil	Penyelesaian Perkara			Presentase %	Dalam Proses	Kecelakaan Akibat Jalan Rusak		
			MD	LB	LR		P21	SP3	Selasa LS			Berlabang	Bersamhak	Kerting
1	2013	2.049	570	1.179	1.920	9.238.775.000	13	123	1.693	89%	220	68	11	4
2	2014	1.649	490	995	1.492	9.523.901.530	46	113	975	69%	515	65	20	1
3	2015	1.890	506	1.087	1.832	8.131.010.000	39	103	1.386	81%	362	56	22	2
4	2016	1.871	862	571	1.755	7.292.120.000	50	130	905	58%	786	92	30	0
5	2017	1.724	797	336	1.724	4.740.150.000	79	265	489	48%	891	76	39	5

Sumber: Ditlantas Polda Banten, 2018

Berdasarkan data di atas, dapat ditemukan fakta di lapangan yang menunjukkan bahwa kasus-kasus kecelakaan lalu lintas tunggal yang disebabkan oleh buruknya fasilitas jalan, seringkali kasus-kasus kecelakaan tersebut belakangan ini dianggap sebelah

mata oleh sebagian besar masyarakat, dan faktor *human error* sering dikambing hitamkan atas terjadinya kasus kecelakaan tersebut. Padahal faktor penyumbang terbesar dari kasus kecelakaan lalu lintas tunggal berasal dari fasilitas jalan. Dari laporan hasil studi dokumen selanjutnya, juga diketahui bahwa penyelesaian dari kasus-kasus kecelakaan lalu lintas di atas, yang disebabkan oleh buruknya fasilitas jalan tersebut sampai saat ini masih nihil dan belum ada kepastian hukumnya, karena belum ada putusan ingkrah baik dari kasus yang telah sampai tahap P21 atau kasus yang telah di SP3-kan tersebut, sehingga hal ini menunjukkan bahwa masalah penegakan hukum atas pelanggaran Pasal 273 Undang-undang No. Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum terselesaikan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan bahwa penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki kerusakannya dapat dikenakan sanksi berupa pidana penjara dan denda Sehingga yang menjadi pertanyaan di sini ialah mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan dan bagaimana prosedur pidana terhadap penyelenggara jalan dapat diterapkan.

Dalam buku ini akan lebih detail membahas Bagaimana *Ius Constitutum* Pertanggungjawaban Pidana Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan terkait Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Dalam Pasal 273, Faktor penghambat dan Rekonstruksi model Pertanggungjawaban.

BAB IV

IUS CONSTITUTUM

PENEGAKAN HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak menjelaskan secara jelas mengenai siapa yang menjadi penyelenggara jalan. Peneliti menemukan pengertian mengenai penyelenggara jalan di dalam Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan yaitu pihak yang melakukan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.⁴⁵

Pemerintah yang menjadi penanggungjawab dalam pembahasan Tesis ini adalah Pemerintah daerah kab/kota sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan yang telah dipaparkan di tabel 4.1 jelas menyebutkan bahwa jalan kab/kota adalah tanggungjawab pemerintah kota sebagai penyelenggara jalan yang pelaksanaannya di serahkan kepada Dinas Pekerjaan Umum

⁴⁵ Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang jalan

kab/Kota, maka penanggungjawab dalam permasalahan yang diangkat dalam tesis ini adalah pemerintah kota kab/kota yang di pimpin oleh bupati atau Walikota.⁴⁶

Sanksi pidana yang terdapat dalam Pasal 273 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas Dan Angkutan Jalan merupakan sanksi yang bersifat pilihan yaitu penjara atau denda yang telah diatur berat ringannya sesuai dengan kejadian yang menimpa korban kecelakaan. Membaca secara normatif apa yang dituangkan di dalam rumusan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dimana ditegaskan bahwa:

1. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)
3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku

⁴⁶ Teuku Saiful Bahri Johan, *Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara*, (Yogyakarta Deepublish, 2018), 209

dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).

4. Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Berpijak dari ketentuan Pasal 273 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut bahwa penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak dan dapat membahayakan masyarakat pengguna jalan dapat dimintai pertanggungjawaban karena jalan-jalan yang rusak dan berlubang sangat membahayakan pengguna jalan serta menimbulkan rasa ketidak nyamanan ketika menggunakan fasilitas Negara atau pemerintah.

Dengan demikian, maka yang menjadi pertanyaan adalah siapa yang dimaksudkan di dengan penyelenggara jalan dalam UU ini, sebab penyelenggara jalan yang dimaksudkan di dalam rumusan pasal ini adalah penyelenggara jalan yang secara tegas dirumuskan dalam beberapa pasal, dimana dalam aspek pelaksanaan dijalankan oleh beberapa instansi yang bertanggungjawab dan bertugas dalam penyelenggaraan jalan yang dimulai dari Pusat sampai dengan daerah, mulai dari kementerian

pusat sampai dengan pelaksana teknis di daerah, selain kementerian, Kepolisian juga menjadi salah satu bagian dari penyelenggara jalan sebagaimana dimaksudkan dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan tepatnya dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e yang menyatakan bahwa “urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

Penegasan itu kemudian di dalam pasal Pasal 7 ayat (1) UU lalu lintas dan angkutan jalan dijelaskan bahwa:

- (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.
- (2) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:
 - a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
 - b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
- e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kewenangan tersebut dibagi agar setiap pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan lalu lintas dapat terlihat lebih jelas dan transparan, dengan demikian penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat dilaksanakan dengan aman, selamat, lancar, tertib, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Terhadap bidang yang sifatnya teknis operasional, yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ) diatur dalam peraturan pemerintah lengkap dengan peraturan pelaksanaannya, dalam undang-undang tersebut juga mengatur secara tegas dan rinci yang bertujuan agar ada kepastian hukum sehingga tidak lagi diperlukan adanya banyak peraturan pemerintah serta peraturan pelaksanaannya.

Namun yang menjadi permasalahan adalah dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ) tidak dijelaskan secara kontekstual mengenai siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan dalam ketentuan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 273 UU tersebut, jika kemudian yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan adalah sebagaimana yang dijelaskan di dalam Pasal 7 ayat (1) UU lalu lintas dan angkutan jalan, maka tentu saja akan menimbulkan pertanyaan yang mendasar mengenai efektifitas dari pasal ini sendiri, sebab salah satu yang disebut secara ekspresif verbis yang menjadi bagian dari penyelenggara jalan adalah urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Oleh karena salah satu yang disebutkan di dalam pasal ini juga adalah kepolisian terkait dengan penegakan hukum, maka yang menjadi pertanyaan besar adalah apakah kepolisian akan bekerja secara maksimal dan transparan terhadap penegakan hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, sebab nantinya yang akan melakukan peneyidikan dan peneyelelidikan adalah kepolisian itu sendiri.

Selanjutnya adalah terkait dengan pertanggungjawaban pidana sebagaimana dimaksudkan di dalam pasal 273 adalah siapa yang akan bertanggungjawab untuk penegakan hukum

pidana dalam hal yang diberikan sanksi, apakah secara kelembagaan ataukah perorangan. Sebab pasal ini sangat tidak jelas menguraikan mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan yang akan bertanggungjawab secara pidana apabila terjadi kecelakaan di jalan yang digunakan oleh para pengguna jalan. Sehingga yang menjadi pertanyaan adalah apakah pertanggungjawabannya adalah dilakukan oleh Lembaga atau oleh orang-orang yang memimpin Lembaga penyelenggara angkutan jalan.

Oleh karena itu, maka untuk memperjelas ketentuan itu, kemudian perlu dilakukan penelusuran terkait dengan ketentuan ketentuan turunan atau peraturan perundang undangan yang setara dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ). Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan dalam pasal 1 mengenai definisi penyelenggara jalan adalah adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya, artinya dalam PP ini juga ditegaskan bahwa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan adalah semua pihak dan Lembaga sebagaimana yang dimaksudkan dalam definisi pada pada pasal 1 PP tentang Jalan, Sehingga dalam PP ini juga tidak menegaskan dengan rinci dan jelas mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan sebagaimana dijelaskan di dalam pasal 273 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya dari 82 (delapan puluh dua) kata “penyelenggara jalan” sebagaimana disebutkan di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan juga tidak ada ketentuan yang menegaskan mengenai penyelenggara jalan sebagaimana dimaksud pada pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan dikenakan pertanggungjawaban pidana menurut ketentuan sebagaimana dimaksudkan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas berdasarkan penelusuran peneliti dengan melakukan pendekatan secara gramatikal terhadap ketentuan-ketentuan mengenai penyelenggara jalan, sama sekali tidak ada penyebutan mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan, akan tetapi definisi penyelenggaraan jalan disebutkan dalam PP ini, namun definisi ini tidak menegaskan mengenai pertanyaan siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan untuk menjelaskan ketentuan yang terdapat dalam pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lebih lanjut, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dari 5 (lima) kata penyelenggara jalan dalam PP ini hanya dimaksudkan dalam proses administrasi semata, akan tetapi tidak ada ketentuan-ketentuan yang menegaskan perihal definisi penyelenggara jalan yang mendukung ketentuan sebagaimana

dimaksud dalam pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Terakhir berdasarkan pencarian dan penelusuran penulis selaku peneliti dalam Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dari 8 (delapan) kata “penyelenggara jalan” tidak ada satupun ketentuan yang menegaskan mengenai siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara dalam ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari semua ketentuan peraturan perundang undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, tidak ada sama sekali ketentuan yang menegaskan mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan yang dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana sebagaimana dimaksud dengan ketentuan dalam pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ), sehingga dengan ketidakjelasan definisi ini membuat ketidakefektifan ketentuan pasal ini dalam tataran implementasi di lapangan sebab jika ketentuan pasal ini akan tegakkan, maka sasarannya bukan ke perorangan melainkan ke Lembaga, sementara dalam konsepsi pemidanaan lembaga atau badan hukum tidak dapat dijadikan objek pemidanaan, sehingga ketentuan sebagaimana dimaksudkan menjadi tidak efektif dan kabur dari sisi pelaksanaan dan implementasi dalam rana penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

BAB V

FAKTOR PENGHAMBAT PENEGAKAN HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI INDONESIA

Identifikasi penyelenggara jalan sebagai subjek hukum dalam kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dijelaskan mulai dari pengertian subjek hukum itu sendiri yang merupakan suatu pihak, berdasarkan hukum mempunyai hak, kewajiban, serta kekuasaan tertentu atas sesuatu.⁴⁷ Sesuai pengertian tersebut maka dapat dijelaskan subjek hukum adalah setiap orang mempunyai hak dan kewajiban, yang menimbulkan wewenang hukum (*rechtsbevoegheid*), sedangkan pengertian wewenang hukum itu sendiri adalah kewenangan untuk menjadi subjek dari hak-hak yang diberikan kepadanya.

Berdasarkan Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, peneliti megkonsepsikan kata penyelenggara jalan sesuai dengan wewenang yang secara atributif kewenangannya bersumber dari

⁴⁷ Zainal Asikin. 2012. Pengantar Ilmu Hukum. Jakarta: RajaGrafindo Persada. Hlm. 33

peraturan perundang undangan yang selanjutnya dengan berdasarkan hal itu, maka peneliti mengkategorikan objek penerima wewenang tersebut sebagai subjek hukum karena menjalankan fungsi kelembagaan adalah:

- a. Jalan nasional, penyelenggara jalannya adalah pemerintah pusat dan pelaksana jalannya adalah menteri pekerjaan umum.
- b. Jalan provinsi, penyelenggara jalannya adalah pemerintah provinsi dan pelaksana jalannya adalah dinas pekerjaan umum provinsi.
- c. Jalan kabupaten, penyelenggara jalannya adalah pemerintah kabupaten dan pelaksana jalannya adalah dinas pekerjaan umum kabupaten.
- d. Jalan kota, penyelenggara jalannya adalah pemerintah kota dan pelaksana jalannya adalah dinas pekerjaan umum kota.
- e. Jalan desa, penyelenggara jalannya adalah pemerintah kabupaten dan pelaksana jalannya adalah dinas pekerjaan umum kabupaten.
- f. Sedangkan pada jalan tol yang sifatnya nasional, penyelenggara jalannya adalah pemerintah pusat dan pelaksana jalannya adalah menteri pekerjaan umum.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat diketahui bahwa subjek hukum dalam penyelenggara jalan ini adalah pelaksana yang memiliki kewenangan yang bersifat atributif (orisinil) yaitu kewenangan yang secara langsung diberikan oleh peraturan

perundang-undangan. Artinya kewenangan tersebut bersifat permanen atau tetap ada selama Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan masih mengaturnya. Dengan demikian keabsahan dari kewenangan ini tidak perlu dipertanyakan karena sumbernya dari peraturan perundang-undangan. Kemudian kewenangan untuk penyelenggaraan jalan nasional yang ada di setiap provinsi, di selenggarakan oleh satuan kerja (Satker) PJN di tiap-tiap Provinsi. Kewenangan Satker PJN tersebut bersifat non atributif (non orisinil).

Artinya kewenangan yang diperoleh dari pelimpahan wewenang, sehingga kewenangan tersebut bersifat hanya bersifat insidental dan bisa berakhir apabila pejabat yang berwenang dalam hal ini Menteri pekerjaan umum menariknya kembali. Pelimpahan wewenang tersebut terjadi secara delegasi, yaitu pelimpahan wewenang pemerintahan dari satu organ pemerintah kepada organ pemerintah lainnya sehingga dapat dikatakan bahwa kewenangan delegatif yaitu kewenangan yang diberikan oleh pemegang kewenangan atributif (Menteri Pekerjaan Umum) kepada lembaga negara tertentu dibawahnya untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan nasional yang ada di Provinsi-Provinsi. Dalam pelimpahan wewenang secara delegasi, yang beralih adalah seluruh wewenang dari delegasi, sehingga apabila bila ada penuntutan, maka yang bertanggung jawab sepenuhnya adalah penerima delegasi tersebut.

Berkaitan dengan ajaran *mens rea*, dalam Pasal 273 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan tersebut harus dibuktikan terlebih dahulu sikap batin atau kemampuan jiwa dari penyelenggara jalan, apakah penyelenggara jalan tidak memperbaiki jalan yang rusak karena sengaja atau lalai. Perbedaan antara sengaja dan lalai yakni pada kesengajaan sikap batin seseorang memang melanggar, sedangkan dalam kealpaan sikap batin orang ini hanya tidak mengindahkan larangan hukum sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan suatu perbuatan yang menimbulkan keadaan yang dilarang. Sebagai bentuk kesalahan dalam hukum pidana, keduanya hanya berbeda secara “gradual” atau secara kualitas saja.

Sebagaimana telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak sehingga menyebabkan laka lantas telah dicantumkan sebagai delik pidana dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Sebagai penyelenggara jalan yang bertanggung jawab atas kelayakan fungsi jalan sepatutnya mengetahui bahwa jalan yang digunakan oleh masyarakat harus memenuhi standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas. Oleh karena itu, penyelenggaraan jalan yang tidak memperbaiki jalan rusak dengan segera dapat dikatakan lalai dalam menjalankan tugasnya menyediakan fasilitas jalan yang layak fungsi atau memenuhi standar keamanan.

Dengan demikian, dalam kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalanan rusak penyelenggara jalan mempunyai kemampuan untuk bertanggung jawab, hal ini karena penyelenggara jalan lalai dalam hal:

1. Tidak memperbaiki jalan yang rusak dengan segera sehingga mengakibatkan laka lantas.
2. Tidak memberikan peringatan pada jalan yang belum diperbaiki.
3. Tidak melakukan perawatan dan perbaikan jalan sehingga masih banyak ditemui kerusakan jalan, baik jalan yang retak, distorsi, cacat permukaan, maupun berlubang.
4. Tidak memenuhi standar keamanan dan keselamatan lalu lintas darat.

Menurut Jimly Asshiddiqie pertanggungjawaban ada dua yakni pertanggung jawaban personal atau pribadi dan pertanggung jawaban institusional atau jabatan. Lebih lanjut dikatakan bahwa seorang pejabat di dalam melaksanakan tugas dan kewenangannya sesuai dengan norma atau peraturan hukum yang berlaku, maka tindakannya tersebut dipertanggungjawabkan secara jabatan (institusional). Tetapi sebaliknya jika seorang pejabat melaksanakan tugas dan kewenangannya melanggar norma atau aturan hukum yang berlaku, maka pelaksanaan tindakannya dipertanggungjawabkan secara pribadi atau

pertanggungjawaban personal.⁴⁸ Sebab dengan jabatan yang diemban menyebabkan adanya kelalaaian dari yang melaksanakan jabatan tersebut.

Pertanggungjawaban hukum mengandung arti bahwa baik pemerintah maupun pemerintah daerah dalam menyelenggarakan pemerintahan yang merugikan kepentingan rakyat atau pihak lain harus mempertanggungjawabkan dan menerima tuntutan hukum atas perbuatannya tersebut. Pertanggungjawaban hukum oleh pemerintah dapat dilakukan melalui 3 (tiga) sarana, yaitu melaui hukum administrasi, melalui hukum perdata, serta hukum pidana. Berdasarkan instrument hukum tersebut, maka dikenal adanya pertanggungjawaban administrasi, pertanggungjawaban perdata, serta pertanggungjawaban pidana.

Dalam kaitannya dengan pertanggungjawaban hukum, Hadjon mengatakan bahwa tindakan pejabat harus dicermati, apakah tindakan tersebut termasuk tanggung jawab jabatan atau tanggung jawab pribadi. Pada dasarnya setiap pejabat pemerintah dalam melakukan tindakan pemerintahan dibebani tanggung jawab jabatan dan tanggung jawab pribadi. Yang membedakan antara tanggung jawab jabatan dan tanggung jawab pribadi atas tindak pemerintahan membawa konsekuensi yang berhubungan dengan tanggung jawab pdana, perdata, dan tanggung jawab administrasi. Mengenal pertanggungjawaban hukum pemerintah/pemerintah daerah dalam penyelenggaraan

⁴⁸ Jimly Asshiddiqie, *Islam dan Tradisi Negara Konstitusi*, Makalah pada seminar Indonesia Malaysia, (UIN/IAIN Padang, 2010), hlm. 12

pemerintah, dapat dilakukan setiap saat tanpa harus menunggu berakhirnya masa jabatannya.

Walaupun telah jelas disebutkan dalam ketentuan Pasal 273 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan penyelenggara jalan dapat dijatuhi pidana, namun dalam peraturan undang-undang yang sama, sama sekali tidak ditemukan satu ketentuan Pasal maupun satu penjelasan Pasal pun yang dapat memberikan pemahaman siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan.

Namun kriteria untuk dapat menentukan kapan penyelenggara jalan dapat dijatuhi pidana telah jelas termaktub dalam ketentuan Pasal 273 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yakni:

1. penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)
3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku

dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).

4. Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Berdasarkan uraian Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, dapat dilihat bahwa tindak pidana yang diatur dalam Pasal tersebut merupakan tindak pidana materiil. Artinya tindak pidana yang dilarang dalam Pasal 273 tersebut adalah tindak pidana yang menimbulkan akibat kecelakaan. Dengan demikian tindak pidana materiil adalah tindak pidana yang dirumuskan dengan melarang suatu perbuatan yang dapat menimbulkan akibat atau disebut akibat terlarang. Terjadinya suatu perbuatan tidak bergantung pada selesainya perbuatan tersebut akan tetapi apakah pada wujud perbuatan tersebut telah menimbulkan akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.

Terwujudnya tindak pidana materiil oleh penyelenggaraan jalan dengan berdasarkan Pasal 273 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan secara sempurna adalah apabila ada akibat berupa kecelakaan lalu lintas di jalan yang timbul dari perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera dan

patut memperbaiki jalan yang rusak. Untuk menentukan apakah kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh perbuatan penyelenggara jalan, maka dapat dilihat dari kronologis kejadian tersebut, apabila terdapat hubungan kausalitas antara perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan rusak dengan akibat yang ditimbulkan. Dengan demikian dalam menentukan pertanggungjawaban pidana penyelenggaraan jalan dengan memperhatikan Pasal 273 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, ajaran kausalitas menjadi sangat penting, karena akan menunjukkan perbuatan mana yang sebenarnya yang harus dianggap sebagai penyebab dari kecelakaan lalu lintas di jalan.

Untuk dapat lebih jauh menentukan bagaimana bentuk pertanggung jawaban pidana penyelenggara jalan bilamana terjadi kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan dari jalan yang rusak maka terlebih dahulu harus diperjelas siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan, apakah Dinas PU sebagai SKPD yang bertanggungjawab dalam kegiatan proyek pekerjaan Jalan, ataukah Dinas Perhubungan atau instansi lainnya yang terkait dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, sehingga ketentuan pidana terhadap penyelenggara jalan tidak hanya menjadi sebuah Pasal pajangan dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Penyelenggara jalan dibagi menjadi dua macam yaitu penyelenggara jalan umum dan penyelenggara jalan khusus.

Adapun kewajiban penyelenggara jalan umum di dalam pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang jalan yaitu:⁴⁹

1. Penyelenggara jalan umum wajib mengusahakan agar jalan dapat digunakan sebesar-besar kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, dengan mengusahakan agar biaya umum perjalanan menjadi serendah-rendahnya.
2. Penyelenggara jalan umum wajib mendorong kea rah terwujudnya keseimbangan antar daerah, dalam hal pertumbuhannya mempertimbangkan satuan wilayah pengembangan dan orientasi geografis pemasaran sesuai dengan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional yang dituju.
3. Penyelenggara jalan umum wajib mendukung pertumbuhan ekonomi di wilayah yang sudah berkembang agar pertumbuhannya tidak terhambat oleh kurang memadahnya prasarana transportasi jalan, yang disusun dengan mempertimbangkan pelayanan kegiatan perkotaan.
4. Dalam usaha mewujudkan pelayanan jasa distribusi yang seimbang, penyelenggara jalan umum wajib memperhatikan bahwa jalan merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan.

Penyelenggara jalan khusus dijelaskan dalam Pasal 1 angka 7 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor: 11/PRT/M/2011

⁴⁹ Pasal 4 Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang jalan

tentang Pedoman Penyelenggaraan jalan khusus yaitu, penyelenggara jalan khusus adalah instansi, badan usaha, perseorangan atau kelompok masyarakat yang melakukan penyelenggaraan jalan untuk melayani kepentingannya sendiri.⁵⁰

Adapun penyelenggaraan jalan khusus menurut Pasal 4 ayat 2 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor: 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan jalan khusus antara lain:

1. Jalan khusus yang hanya digunakan sendiri dengan jenis, ukuran dan muatan sumbu terberat kendaraan yang tidak sama dengan kendaraan yang digunakan untuk umum.
2. Jalan khusus yang hanya digunakan sendiri dengan jenis, ukuran dan muatan sumbu terberat kendaraan yang sama dengan kendaraan yang digunakan untuk umum.
3. Jalan khusus yang digunakan sendiri yang diizinkan digunakan untuk umum, Jalan khusus sebagaimana dimaksud adalah jalan yang berada di dalam suatu kawasan di antaranya:⁵¹
 - a. Jalan dalam kawasan perkebunan
 - b. Jalan dalam kawasan pertanian
 - c. Jalan dalam kawasan kehutanan, termasuk dalam jalan kawasan konservasi.
 - d. Jalan dalam kawasan peternakan.

⁵⁰ Pasal 1 angka 7 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor: 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan jalan khusus

⁵¹ Pasal 4 ayat 2 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor: 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan jalan khusus

- e. Jalan dalam kawasan pertambangan.
- f. Jalan dalam kawasan pengairan.
- g. Jalan dalam kawasan pelabuhan laut dan pelabuhan udara.
- h. Jalan dalam kawasan militer.
- i. Jalan dalam kawasan industry.
- j. Jalan dalam kawasan perdagangan.
- k. Jalan dalam kawasan pariwisata
- l. Jalan dalam kawasan perkantoran.
- m. Jalan dalam kawasan berikat.
- n. Jalan dalam kawasan Pendidikan.
- o. Jalan dalam kawasan pemukiman yang belum diserahkan kepada jalan umum.
- p. Jalan sementara pelaksanaan rekontruksi.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor: 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan jalan khusus, jalan khusus bisa berubah menjadi jalan umum jika:

- 1. Penyelenggaraannya diserahkan kepada Kabupaten atau Kota.
- 2. Penyelenggaraan diambil alih oleh pemerintah kabupaten atau kota.

Dilihat dari penjelasan di atas, maka permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini yaitu jalan di kota-kota dapat dikategorikan sebagai jalan umum yang diselenggarakan oleh penyelenggara jalan umum sesuai dengan Peraturan Menteri

Pekerjaan Umum nomor: 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan jalan khusus.

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan adapun beberapa pembagian penyelenggara jalan menurut status jalan yaitu:

Tabel 4.1

Tabel Pembagian Penyelenggara Jalan menurut Status Jalan

Status Jalan	Penyelenggara Jalan	Pelaksana Jalan
Jalan Nasional	Pemerintah Pusat	Menteri Pekerjaan Umum
Jalan Provinsi	Pemerintah Provinsi	Dinas Pekerjaan Umum Provinsi
Jalan Kabupaten	Pemerintah Kabupaten	Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten
Jalan Kota	Pemerintah Kota	Dinas Pekerjaan Umum Kota
Jalan Desa	Pemerintah Kabupaten	Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten

Peraturan pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan pasal 1 ayat 10 menjelaskan bahwa penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya, adapun beberapa kewenangan penyelenggara jalan yang diatur dalam pasal 57 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan yaitu:⁵²

1. Wewenang penyelenggaraan jalan ada pada pemerintah dan pemerintah daerah.
2. Wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi penyelenggaraan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.

⁵² Pasal 57 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan 24

3. Wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa.
4. Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat 2 meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara makro sesuai dengan kebijakan nasional.
5. Penyelenggaraan jalan secara umum bagaimana dimaksud pada ayat 4 meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

Selain kewenangan penyelenggara jalan di atas, dalam Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa penyelenggara jalan wajib dengan segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak dan dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Apabila belum bisa dilakukan perbaikan jalan yang rusak, maka penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu kepada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁵³

Selain dalam pasal 24 di atas, dijelaskan pula kewajiban pemerintah sebagai penyelenggara jalan dalam Pasal 238 dan 239

⁵³ pasal 24 Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan 19

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yaitu:⁵⁴

Pasal 238

1. Pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana dan prasarana lalu lintas yang menjadi penyebab kecelakaan.
2. Pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas.

Pasal 239

1. Pemerintah mengembangkan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Pemerintah membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Selain beberapa kewajiban dan kewenangan pemerintah selaku penyelenggara jalan yang telah dijelaskan di atas, apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena jalan yang rusak maka penyelenggara jalan dapat dituntut dengan tuntutan pidana akibat dari kerusakan jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas sesuai dengan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22

⁵⁴ Pasal 238 Dan 239 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan 112

Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebagai berikut:⁵⁵

1. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 1 sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (Dua Belas Juta Rupiah).
2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (Dua Puluh Empat Juta Rupiah).
3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (Seratus Dua Puluh Juta Rupiah).
4. Penyelenggara jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak yang belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 2 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah).

⁵⁵ Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan 127

Ketika terjadi kecelakaan lalu lintas yang di sebabkan karena jalan rusak baik yang terjadi jalan nasional, provinsi, dan jalan kab/kota maka berdasarkan penjelasan dari Pasal 273 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan diatas pemerintah dapat dituntut dan dijatuhi sanksi pidana sesuai dengan ketentuan undang-undang. Subjek hukum yang harus menjalani sanksi pidana adalah pemerintah, karena pemerinta termasuk salah satu subjek hukum yang bisa melakukan tindakan berdasarkan hukum yang dapat menimbulkan akibat hukum.

Dengan demikian, maka pemerintah harus bertanggungjawab jika terjadi kecelakaan akibat dari jalan yang kurang memenuhi standar jalan sebagaimana yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan terkait. Oleh karena itu yang menjadi yang menjadi pertanyaan adalah sejauh mana efektifitas dari pertanggungjawaban yang akan dikenakan kepada pemerintah apabila dikenakan sanksi, terutama terkait dengan ketentuan sanksi sebagaimana dijelaskan di dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Sejauh pengamatan peneliti atas pelaksanaan pasal 273 UU LLAJ ini, sangat jarang sekali penyidik menggunakan pasal ini dalam menentukan pemberian sanksi, dimana kebanyakan hasil penyidikan atas sebuah kecelakaan yang mengakibatkan adanya korban baik yang mengalami luka ringan, berat, dan bahkan sangat banyak dari korban yang mengalami kecelakaan sampai

meninggal dunia. Berdasarkan data yang dihimpun oleh peneliti dari situs resmi dataku, dimana situs ini adalah situs yang menyediakan data-data kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan yang terjadi yang bersumber dari data kepolisian, yakni sebagai berikut:

No	Bidang Urusan	Sub Elemen	Tahun					Satuan	Periode	Pengentri
			2017	2018	2019	2020	2021			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2	Data Vertikal Kepolisian Republik Indonesia Daerah	Jumlah Kecelakaan	4.011	5.061	5.944	4.559	1.187	Kejadian	-	Kepolisian Republik Indonesia Daerah
3	Data Vertikal Kepolisian Republik Indonesia Daerah	Korban Meninggal Dunia	442	485	419	346	91	Jiwa	-	Kepolisian Republik Indonesia Daerah
4	Data Vertikal Kepolisian Republik Indonesia Daerah	Korban Luka Ringan	5.040	6.800	7.259	5.715	1.491	Jiwa	-	Kepolisian Republik Indonesia Daerah
5	Data Vertikal Kepolisian Republik Indonesia Daerah	Korban Luka Berat	29	23	9	1	1	Jiwa	-	Kepolisian Republik Indonesia Daerah
6	Data Vertikal Kepolisian Republik Indonesia Daerah	Kerugian Materi	2.382.120.300	406.952.975.0	2.920.191.000,	2.111.235.500	564.970.000	Rp-	-	Kepolisian Republik Indonesia Daerah

Dari hasil pengamatan atas data yang ditemukan, bahwa penegakan Pasal 273 UU LLAJ belum efektif, penyebab belum efektifnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dengan subjek hukum yang menerima pendelegasian kewenangan tersebut berasal dari banyaknya intervensi baik dari

sisi politik maupun dari sisi ekonomi yang dihadapi penegak hukum, selain karena aparat penegak hukum (kepolisian) juga adalah salah satu yang menjadi pihak terlibat di dalamnya. Hal ini dapat dijelaskan demikian karena pelanggaran Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikategorikan sebagai Kejahatan terhadap Kepentingan Publik, yang mana memiliki kelemahan dari unsur kontrol publik, akibat tidak berjalannya proses pengawasan oleh lembaga-lembaga yang kompeten maupun tersumbatnya akses masyarakat luas atas informasi dan mekanisme akuntabilitas publiknya, maka sesuai karakteristik tersebut akan sangat sulit untuk melakukan penegakan hukum pada kejahatan terhadap kepentingan publik tersebut.

Kendala lain dari belum efektifnya penegakan hukum pada kasus tersebut adalah adanya kondisi bahwa pelaksana jalan seperti menteri pekerjaan umum, dinas pekerjaan umum provinsi, dinas pekerjaan umum kabupaten, dinas pekerjaan umum kota tersebut yang kemudian mendelegasikan kewenangannya kepada stakeholder atau suatu korporasi, maka dalam penegakan hukum terhadap subjek hukum yang berupa korporasi tersebut akan mengalami banyak masalah, karena dalam korporasi, unsur kesalahan ini sulit ditelusuri untuk membuktikan kesalahannya, sehingga menjadi *impunity* terhadap korporasi.

Sulitnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga disebabkan oleh lemahnya kemampuan penegak hukum

yang melakukan penyidikan kasus kecelakaan tersebut, dimana kesulitan yang dihadapi penyidik adalah mengidentifikasi sumber yang benar yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas selain karena pengkategorian kata penyelenggara jalan dalam Pasal 273 sangat luas yang menyebabkan Kepolisian sangat sulit dalam melakukan penyelidikan terhadap pihak-pihak yang dimaksudkan, namun juga karena kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh faktor-faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas selain yang dijelaskan oleh peneliti diatas, antara lain:

- a. Faktor pengemudi, faktor penting yang berfungsi untuk mengendalikan kendaraan adalah penglihatan dan pendengaran.
- b. Faktor pejalan kaki, dapat menjadi korban dan dapat pula menjadi penyebab terjadinya kecelakaan.
- c. Faktor kendaraan, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor kendaraan dapat diakibatkan dari perlengkapan, penerangan, pengamanan, mesin dan hal-hal lain dari kendaraan.
- d. Faktor jalan, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor jalan dapat diakibatkan dari pengerasan jalan, alinyemen jalan, pemeliharaan jalan, penerangan jalan dan rambu-rambu lalu lintas.
- e. Faktor lingkungan, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor lingkungan dapat diakibatkan dari situasi jalan,

iklim atau musim, volume lalu lintas atau karakter arus lalu lintas, faktor alam dan faktor lain.⁵⁶

Dengan demikian sesungguhnya penyebab terjadinya kecelakaan pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh banyak hal, salah satunya adalah karena faktor jalan itu sendiri yang juga memberikan sumbangan terhadap banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia, sehingga perbaikan atas mutu jalan harus diperhatikan oleh pemerintah yang menjalankan urusan dibidang penyelenggaraan jalan, dan hal ini juga lah yang menjadi salah satu pertimbangan munculnya ketentuan sanksi di dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar negara bertanggungjawab dalam pelesatarian dan perbaikan jalan sebagai sarana dan prasarana yang menunjang aktifitas dari masyarakat.

⁵⁶ Dharma, Aztria. *Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas (Study Kasus Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian)*. skripsi Universitas Pasir Pengaraian, 2014

BAB VI

REKONSTRUKSI MODEL PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM PASAL 273 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Sebelum membahas perihal rekonstruksi norma terhadap ketentuan sebagaimana dijelaskan di dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka terlebih dahulu perlu diuraikan perihal Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan adalah:

1. Aspek filosofis dan sosiologis

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.

Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu system transportasi nasional secara terpadu, untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang optimal. Mengingat penting dan strategisnya lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh Negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Dalam undang-undang ini juga diatur mengenai hak, kewajiban dan tanggung jawab pemerintah, para pemilik jasa, para pengguna jasa, dan tanggung jawab penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

2. Aspek Yuridis

Dengan berubahnya paradigma dalam penyelenggaraan pemerintahan yang lebih menekankan pada penyelenggaraan otonomi daerah dengan memberi kewenangan yang luas, nyata, dan bertanggung jawab pada daerah secara proporsional, maka dalam UU LLAJ yang akan disusun harus mengakomodasikan pemberian beberapa kewenangan di bidang pemerintahan dan pelaksanaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dari pemerintah kepada pemerintah daerah.

Kewenangan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat diselenggarakan oleh pemerintah daerah ini didasarkan pada kriteria yang telah diatur dalam

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Pemerintah Daerah, yaitu:

- 1) Eksternalitas (*spill over*) yaitu penyelenggaraan suatu urusan pemerintahan ditentukan berdasarkan luas, besaran dan jangkauan yang timbul akibat penyelenggaraan urusan;
- 2) Akuntabilitas yaitu penanggungjawab penyelenggaraan suatu urusan pemerintahan ditentukan berdasarkan kedekatannya dengan luas, besaran dan jangkauan dampak yang ditimbulkan oleh penyelenggaraan suatu urusan pemerintahan;
- 3) Efisiensi yaitu penyelenggara suatu urusan pemerintah ditentukan berdasarkan perbandingan tingkat daya guna yang paling tinggi yang dapat diperoleh

3. Tantangan masa depan

Dalam era sekarang dan yang akan datang berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi khususnya lalu lintas dan angkutan jalan terdapat isu dan permasalahan yang harus disikapi guna penataan dan pengembangan lalu lintas angkutan jalan yang lebih baik, yaitu:

- 1) Otonomi daerah yaitu kejelasan mengenai pembagian wewenang pusat dan daerah yang adil;
- 2) Transparansi yaitu keterbukaan informasi dalam perumusan kebijakan dan pelayanan publik;

- 3) Akuntabilitas yaitu pertanggung jawab pelaksanaan tugas aparatur;
- 4) Demokrasi partisipasi aktif masyarakat dalam perumusan kebijakan dan perencanaan;
- 5) Hak asasi yaitu perlindungan dan keadilan;
- 6) Keselamatan yaitu manajemen keselamatan;
- 7) Efisiensi yaitu optimalisasi sistem transportasi jalan

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan diatas, maka salah satu hal baru yang diatur dalam Rancangan perbaikan ke depan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu adanya pengaturan tugas, kewajiban dan tanggung jawab pemerintah sebagai penyelenggara jalan, terutama penegasan mengenai pertanggungjawaban Pidana sebagaimana dijelaskan di dalam Pasal 273 harus mendapat tempat dalam perubahan kedepan, melalui perubahan itu tentu saja untuk menegaskan aspek kepastian hukum dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus diperjelas dengan sejelas-jelasnya.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan sebagaimana dikemukakan oleh peneliti di atas, maka paradigma perbaikan demi perbaikan dari sisi substansi atau isi dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan haruslah disesuaikan dengan aspek kantekstualitasnya sebab antara

teks dan konteksnya harus seiring dan sejalan untuk memudahkan penegakan peraturan (UU LLAJ).

BAB VII

KETENTUAN PIDANA DALAM PASAL 273 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

A. Penyelenggara Jalan sebagai Subjek Hukum Pidana

Pihak Pemerintah menjelaskan bahwa salah satu tujuan pembentuk dalam membuat Undang-Undang ini adalah untuk menekan angka kecelakaan atau menuju kepada zero accident, sehingga di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akan berisi upaya-upaya untuk menekan angka kecelakaan dan kemudian tanggung jawab dari kepedulian dan tanggung jawab dari stakeholder dalam penanganan kecelakaan dan yang terakhir adalah pemberian jaminan perlindungan kepada korban kecelakaan. Sehingga terdapat kewajiban-kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pengemudi, pemilik kendaraan dan pemerintah.⁵⁷

Sebagaimana pendapat dari Pemerintah/POLRI menjelaskan bahwa kecelakaan lalu Kecelakaan ada 2 (dua), kecelakaan yang menimbulkan rugi materi dan kecelakaan yang menimbulkan korban manusia. Hal Ini penting untuk meramu bagaimana dalam menangani permasalahan kecelakaan. Dilihat

⁵⁷ DPR-RI, Risalah Rapat Tim Lobby RUU Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Tim Lobby (25 Februari 2009), hlm. 957.

dari faktor penyebab kecelakaan, paling tidak ada 3 (tiga) faktor yaitu:

1. Faktor manusia, dari faktor manusia kecelakaan bisa terjadi diantaranya kecakapan mengemudi, kelalalaian pengemudi, kondisi fisik dan mental pengemudi dan mentalitas atau kebrutalan pengemudi.
2. Faktor sarana jalan, dari faktor sarana jalan kecelakaan bisa terjadi antara lain mungkin karena teknis, jadi teknis misalnya karena tikungan yang seharusnya miring, teknik geometrik, jalan berlubang di jalan yang berkecepatan tinggi yang ini merupakan tanggung jawab Pemerintah, rambu-rambu lalu lintas yang tidak jalan.
3. Faktor sarana kendaraan. Dari faktor sarana kendaraan kecelakaan bisa terjadi karena modelnya yang salah dan ketidaklayakan serta kecepatannya yang tidak bisa dikendalikan.⁵⁸

Dalam kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan, ketentuan pidana Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggara jalan dapat dipertanggungjawabkan. Pertanyaan yang timbul selanjutnya adalah apakah penyelenggara jalan merupakan subjek hukum.?

⁵⁸ DPR-RI, Risalah Rapat Tim Lobby RUU Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Tim Lobby (25 Februari 2009), hlm. 971-972

Subjek hukum ialah suatu pihak yang berdasarkan hukum mempunyai hak, kewajiban, serta kekuasaan tertentu atas sesuatu. Sesuai pengertian yang dipaparkan oleh Algra⁵⁹ subjek hukum adalah setiap orang mempunyai hak dan kewajiban, yang menimbulkan wewenang hukum (*rechtsbevoegheid*), sedangkan pengertian wewenang hukum itu sendiri adalah kewenangan untuk menjadi subjek dari hak-hak.

Untuk lebih memperjelas kedudukan penyelenggara jalan sebagai subjek hukum dapat dilihat pada gambar 1:



Dengan demikian sebagai subjek hukum, penyelenggara jalan juga mempunyai kewajiban dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan.

Oleh karena itu, kedepan maka dalam aspek rekonstruksi pada Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang

⁵⁹ Dikutip dalam Zainal Asikin, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2012), hlm 33

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selain menerapkan ketentuan pidana juga menerapkan ketentuan hukum administrasi di dalamnya sebagai pilihan hukum dan sebagai penegasan terhadap prinsip pemidanaan modern yang sudah mulai menerapkan pendekatan administrasi dimana menekankan kepada aspek pertanggungjawaban diluar Pidana sebagai sanksi (bukan menjadi sanksi utama) atau bisa juga dikatakan bahwa model pertanggungjawabannya mengedepankan *Ultimum Remedium*.

Kedepan juga perlu ditegaskan mengenai kata penyelenggara jalan dalam pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan jalan itu yang dimaksudkan adalah siapa, apakah bagian negara/pemerintah dalam prasarana jalan, bagian negara/pemerintah dalam hal prasarana lalu lintas angkutan jalan, bagian negara/pemerintah dalam bidang pengembangan industri lalu lintas lalu lintas angkutan jalan, bagian negara/pemerintah dalam hal pengembangan teknologi lalu lintas lalu lintas angkutan jalan, atautkah bagian negara/pemerintah dalam bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengendara, aparaturnya penegak hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, dan juga pendidikan berlalu lintas.

Namun kecenderungan peneliti dalam melakukan rekonstruksi norma hukum yang mengatur perihal pemidanaan di dalam pasal 273 adalah terkait dengan penyelenggara jalan pada bagian negara/pemerintah dalam prasarana jalan yang di jalankan oleh kementerian atau Lembaga yang bertanggung jawab di bidang jalan baik ditingkat pusat maupun di daerah, hal ini

didasarkan dengan melihat konstruksinya adalah terkait dengan sarana dan prasarana yang segera diperbaiki apabila terjadi kerusakan.

Dengan demikian, dalam rangka memperbaiki kejelasan dan maksud dari norma yang terdapat dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan sehingga terdapat kepastian hukum di dalam penegakanya, maka harus memperhatikan megenai aspek kejelasan norma (apalagi dalam norma pada pasal 273 terdapat ketentuan sanksi di dalamnya) dimana dalam hukum pidana, ketentuan-ketentuan yang mengandung sanksi pidana harus jelas tidak boleh abstrak seperti yang terdapat dalam pasal 273 saat ini.

B. Penyelenggara Jalan yang Bertanggungjawab atas Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pasal 273 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pembagian tanggungjawab dalam hal Penyelenggaraan jalan sesuai kewenangan yang diberikan oleh Undang-undang dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel

Pembagian penyelenggara jalan menurut status jalan umum

Status Jalan	Penyelenggara Jalan	Pelaksana Jalan
Jalan Nasional	Pemerintah Pusat	Menteri Pekerjaan Umum
Jalan Provinsi	Pemerintah Provinsi	Dinas Pekerjaan Umum Provinsi
Jalan Kabupaten	Pemerintah Kabupaten	Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten
Jalan Kota	Pemerintah Kota	Dinas Pekerjaan Umum Kota
Jalan Desa	Pemerintah Kabupaten	Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten

Sumber: Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

Memperhatikan tabel di atas, maka harus ada kejelasan norma yang mengatur perihal pertanggungjawaban pidana dilahiat dari penyelenggara jalan dengan memperhatikan status jalan dan yang melaksanakan tugas sebagai penyelenggara jalan yang dibagi berdasarkan status tanggung jawab penyelenggaraan jalanm, baik pada tingkat pusat (jalan nasional yang dimotori oleh Menteri Pekerjaan Umum), Provinsi (jalan Provinsi yang di motori oleh Dinas Pekerjaan Umum Provinsi), sampai dengan Kabupaten dan Kota serta jalan desa (jalan kab/Kota yang dimotori oleh Dinas pekerjaan Umum Kab/Kota).

Dengan demikian, menghubungkan argumentasi sebagaimana dikemukakan oleh peneliti dengan ketentuan sanksi sebagaimana yang dijelaskan di dalam Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka terkait dengan penyelenggara jalan yang bertugas dalam perbaikan jalan apabila terdapat jalan yang rusak yang belum diperbaiki sehingga berujung kepada adanya kecelakaan yang mengakibatkan timbulnya korban, maka untuk menentukan sanksinya dilihat berdasarkan tanggungjawab penyelenggaraan jalan (nasional, provinsi, dan kabuapten/kota).

Demikian halnya dengan pemyelenggara jalan yang lain sebagaimana yang dijelaskan di dalam pasal 7 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, harus ada klasifikasi penyelenggara jalan yang dituangkan di dalam pasal yang terkait dengan pertanggungjawaban pidana yang dikenakan kepada para peneyelenggara jalan tersebut, tujuanya

adalah agar supaya pada saat penegakan pasal pemidanaan (ketentuan yang mengandung sanksi) tidak campur baur dan tidak disatukan dalam satu pasal dan ketentuan saja, hal ini untuk memudahkan dalam mencari unsur kesalahan yang dikandung dalam ketentuan sanksi sebagaimana dimaksud.

Jadi, dalam menentukan sanksi pidana (dimungkinkan juga dalam penentuan pemberian sanksi yang lainnya di dalam UU LLAJ) harus dirumuskan secara tersendiri dalam sebuah pasal, misalnya dalam ketentuan sanksi terkait dengan kelalaian penyelenggara jalan dibidang sarana dan prasarana jalan yang wewenanganya melekat kepada Lembaga pemerintahan di bidang Pekerjaan Umum. Demikianhalnya dengan penyelenggara jalan yang lain dirumuskan dalam pasal tersendiri, hal ini penting untuk diterapkan dengan memperhatikan perihal bebang kerja dan tanggungjawab dalam hal penyelenggaraan jalan, baik jalan nasional maupun jalan daerah provinsi dan kab/kota.

C. Konstruksi Pasal 273 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan beberapa narasi dan agumetasi tekstual dan konstekstual yang peneliti paparkan dalam beberapa bab dan sub bab sebelumnya, maka peneliti menawarkan sebuah rekonstruksi norma atas Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, namuan sebelum itu, peneliti menghadirkan terlebih dahulu rumusan asli dari ketentuan pada pasal 273 UU LLAJ sebelum dilakukan

rekonstruksi sebagai bahan perbandingan sebelum dan sesudah direkonstruksi, yakni sebagai berikut:⁶⁰

Sebelum	Sesudah
1. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 1 sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (Dua Belas Juta Rupiah). 2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 mengakibatkan luka berat,	1. <i>Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan</i> yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 1 sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (Dua Belas Juta Rupiah). 2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1

⁶⁰ Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan 127

pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (Dua Puluh Empat Juta Rupiah). 3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (Seratus Dua Puluh Juta Rupiah). 4. Penyelenggara jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak yang belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 2 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling	mengakibatkan luka berat, Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (Dua Puluh Empat Juta Rupiah). 3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 mengakibatkan orang lain meninggal dunia, Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (Seratus Dua Puluh Juta Rupiah). 4. Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan yang tidak memberi
---	--

banyak Rp1.500.000,00 (Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah).	tanda atau rambu pada jalan yang rusak yang belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 2 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah).
--	--

Konstruksi sebagaimana yang ditawarkan oleh peneliti di atas, di dasarkan dalam beberapa pertimbangan, dimana redaksi ***Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan*** ini dimaksudkan untuk memberikan penegasan bahwa yang dimaksud dalam pasal 273 ini adalah adalah penyelenggara jalan sebagaimana dimaksudkan di dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang menegaskan mengenai fungsi Penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan sebagaimana dimaksud, yaitu:

- a. inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya;
- b. penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan;

- c. perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;
- d. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan;
- e. penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan;
- f. uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
- g. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan.

Selain itu juga, peneliti mengganti kata “pelaku” menjadi “Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan” hal ini terkait dengan mekanisme pertanggungjawaban yang akan dikenakan kepada penyelenggara jalan, dimana kalau menggunakan kata penafsirannya bersifat luas bisa saja hanya menunjuk kepada person atau perorangan Lembaga diluar dari penyelenggara jalan, sementara jika kata penyelenggara urusan dibidang jalan lebih jelas mengenai subjek hukum yang dimaksud adalah penyelenggara jalan. Pemilihan kata ini oleh peneliti dimaksudkan untuk menghindari perdebatan dan penafsiran kata, sementara dalam paradigma pembedaan, ketentuan pidana tidak bisa ditafsirkan lebih dari pada apa yang dituliskan dalam ketentuan-ketentuan yang sudah dirumuskan, dengan kata lain tidak ada lagi ruang interpretasi atas makna, kata, apalagi kalimat, sehingga penentuan kata pembedaan haruslah benar-benar rigid alias tidak boleh fleksibel.

BAB VIII

PROSES PENKAJIAN

MENGENAI REKONSTRUKSI

PERTANGGUNGJAWABAN

PIDANA PADA PASAL 273

UNDANG-UNDANG NOMOR 22

TAHUN 2009

Berdasarkan hasil pembahasan sebelumnya, dimana telah diuraikan, maka dapat disimpulkan sebagai hasil akhir untuk mendapatkan kesimpulan yang komprehensif proses penkajian mengenai Rekonstruksi Pertanggungjawaban Pidana Pada Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yakni:

1. Bahwa *Ius Constitutum* Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan saat ini adalah ditujukan kepada penyelenggara jalan, dimana peneyelenggara jalan sebagaimana dimaksud dalam pendefinisiannya menurut peneliti tidak jelas, sebab penyelenggara jalan dalam rumusan Pasal 273 dapat merujuk kepada semua penyelenggaraan jalan sebagaimana dijelaskan di dalam pasal 5 dan pasal 7 UU LLAJ, sehingga menurut peneliti pasal 273 saat ini belum bisa menjamin adanya kepastian hukum di dalamnya sebab menurut peneliti masih abstrak

dan membuka untuk ditafsirkan secara luas, sementara rumusan mengenai ketentuan pidana yang memuat sanksi pidana haruslah bersifat rigid, hal ini untuk menghindari penyalagunaan terhadap pasal pidana.

2. Bahwa Faktor penghambat yang dihadapi dalam penegakan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah karena subjek hukum yang menerima pendelegasian kewenangan tersebut disebabkan banyaknya intervensi baik dari sisi politik maupun dari *sisi* ekonomi yang dihadapi penegak hukum, selain karena aparat penegak hukum (kepolisian) juga adalah salah satu yang menjadi pihak terlibat di dalamnya. Selain itu juga lemahnya kemampuan penegak hukum dalam melakukan penyidikan kasus kecelakaan tersebut, dimana kesulitan yang dihadapi penyidik adalah mengidentifikasi sumber yang benar yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas selain karena pengkategorian kata penyelenggara jalan dalam Pasal 273 sangat luas yang menyebabkan Kepolisian sangat sulit dalam melakukan penyelidikan terhadap pihak-pihak yang dimaksudkan.
3. Bahwa Rekonstruksi Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan harus memperhatikan beberapa hal, dimana harus melihat dari aspek sosiologis, yuridis, dan tantangan masa depan sehingga dengan alasan

itu maka peneliti kemudian menentukan terlebih dahulu terkait dengan aspek pertanggungjawaban yang akan diberikan, sehingga sampai pada sebuah kesimpulan bahwa penyelenggara jalan sebagaimana dimaksud pada pasal 273 adalah peneyelenggara urusan pemerintahan dibidang jalan, dimana ini akan merujuk kepada organ atau Lembaga yang dimaksudkan dalam Pasal 8 UU LLAJ, senhingga peneliti merumuskanya dalam rekonstruksi pasal 273 dengan menegaskan bahwa penyelenggara jalan yang dimaksud adalah “***Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan***”.

Rekomendasi dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sebab terdapat beberapa ketentuan-ketentuan yang sudah perlu dilakukan perubahan, misanya saja adalah terkait dengan ketentuan dalam pasal 273 dalam UU ini.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Andi Hamzah. *Asas-Asas Hukum Pidana*. (Jakarta: Rineka Cipta, 1997).

Andi Zainal Abidin. *Asas-Asas Hukum Pidana Bagian Pertama*. (Bandung: Alumni, 1987).

Bagir Manan, *Teori dan Politik Konstitusi*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2004).

Jawahir Thontowi, *Terorisme Negara: Kerjasama Konspiratif Menjinakan Islam Fundamental*, (Yogyakarta: UII Press, 2013).

Jimly Asshiddiqie, *Islam dan Tradisi Negara Konstitusi*, Makalah pada seminar Indonesia Malaysia, (UIN/IAIN Padang, 2010).

Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi Dan Konstitusionalisme Indonesia*, (Jakarta: Mahkamah Konstitusi RI, 2014).

_____. *Hukum Tata Negara Dan Pilar-Pilar Demokrasi*. (Jakarta: Sinar grafika, 2011).

King Faisal Sulaiman, *Sistem Bikameral Dalam Spektrum Lembaga Parlemen Indonesia*, (Yogyakarta: UII Press, 2013).

Leden Mapaung. *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*. (Jakarta: Sinar Grafika, 2005).

Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-Undangan Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*, (Yogyakarta: Kansius, 2007).

- Moris L. Cohen. *Legal Research In a Nutshell*, (United States Of America: Thomsosn West, 2007).
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, (yogyakarta: Pustaka Pelajar. 2010).
- Ni'matul Huda, *Dinamika katatanegaraan Indonesia dalam Putusan Mahkamah Konstitusi*. (Yogjakarta: FH UII Press, 2011).
- _____, *Ilmu Negara*, (Jakarta: Rajawali Press, 2014).
- Ni'matul Huda dan R. Nazriyah, *Teori & Pengujian Peraturan Perundang-Undangan*, (Bandung: Nusa Pedia, 2011).
- Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. (Jakarta: Kencana Prenada Media Group. 2011).
- _____. *Penelitian Hukum (Edisi Revisi)*. (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011).
- Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada 2014).
- Roeslan Saleh. *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. (Jakarta: Aksara Baru. 1999).
- Sharon Hanson, *Legal Method and Reasoning*, (Great Britain: Cavendish Publishing Limited, 2003).
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, cetakan keenam, 2006).
- Teuku Saiful Bahri Johan, *Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara*, (Yogyakarta Deepublish, 2018).

Zainal Asikin. *Pengantar Ilmu Hukum*. (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2012).

Jurnal:

Aztria Dharma. *Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas (Study Kasus Jalan Dalu-Dalu sampai Pasir Pengaraian)*. skripsi (Universitas Pasir Pengaraian, 2014).

Andyka Kusuma, *et, al*, (2018), Penentuan Biaya Kecelakaan Lalu L Lintas: Studi Kasus Lombok Timur, *Journal of Indonesia Road Safety*, Volume 1, Nomor 3, December.

Danu Anindhito dan Ira Alia Maerani, (2018), Kebijakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Wilayah Polda Jawa Timur, *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Volume 13. Nomor. 1 Maret.

Dewa Arya Lanang Raharja, (2017), Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana, *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Volume 6 Nomor 1.

Yudi Latif, (2016), Pembukaan UUD sebagai cita negara dan Cita Hukum, *Jurnal Ketatanegaraan* Volume 1 Desember.

Lilik Nurcholidah. (2017). *Analisis Tingkat Pelanggaran Kendaraan Lalu Lintas Terhadap Pendapatan Daerah Di Kabupaten Lamongan*, *Jurnal Penelitian Ekonomi dan Akuntansi* Volume II Nomor. 2, Juni.

Retno Risalatun Solekha, Fence M. Wantu, dan Lusiana M. Tijow, (2020), Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Money Politic Oleh Calon Anggota Legislatif Pada

Pemilihan Umum 2019, *Jurnal Legalitas*, Volume 01 Nomor 13, April.

Soni Sadono, (2016), Budaya Tertib Berlalu-Lintas “Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung”, *Jurnal Channel*, Volume. 4, Nomor. 1, April.

Sukma Meutia, (2017), Analisis Kemacetan Lalu – Lintas Pada Kawasan Pendidikan (Studi Kasus Jalan Pocut Baren Kota Banda Aceh), *Jurnal Teknik Sipil ISSN Universitas Syiah Kuala* Volume 1 Nomor 1, September.

Website:

Bappenas, (2017), Narasi Tunggal: Rata-Rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan, diakses dari: <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/narasi-tunggal-rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/> diakses pada 10 Januari 2020.

Gloria Safira Taylor, (2017), JK Sebut Jalan Rusak Jadi Penyebab Tingginya Angka Kecelakaan. Dikases dari: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170730112029-20-231273/jk-sebut-jalan-rusak-jadi-penyebab-tingginya-angka-kecelakaan>. Diakses pada 7 Januari 2021.

Marrol, Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan, diakses dari: <https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata->

rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr, diakses pada 5 Januari 2020.

Saifudien. *Pertanggungjawaban Pidana*. Diakses pada tanggal 12 Januari 2021. dikases dari:[Http://saifudiendjsh.blogspot.com/2009/08/pertanggungjawaban-pidana.html](http://saifudiendjsh.blogspot.com/2009/08/pertanggungjawaban-pidana.html).

SuaraMerdeka.com, (2019), 20% kecelakaan Akibat Jalan Rusak, diakses dari: <https://www.suaramerdeka.com/smcetak/baca/166659/20-kecelakaan-akibat-jalan-rusak?page=1> diakses pada 7 Januari 2021.

Wikipedia, *lalu lintas*, diakses dari http://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas, pada tanggal 10 Januari 2021.

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

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

Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang jalan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor: 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan jalan khusus

TENTANG PENULIS

Dr. Lusiana Margareth Tijow, SH., MH merupakan penulis yang berbakat dan produktif dalam menghasilkan karya-karyanya terkait Perlindungan terhadap Perempuan. Hal ini terbukti dari berbagai hasil karyanya yang muncul di setiap tahun. Karya yang dihasilkan sebagian besar menginspirasi perempuan. Lusiana Lahir di Tomohon 6 Maret 1981. Dari Pasangan suami Istri Zeth Johanis Tijow, S.Pd dan Jeane Agustine Wungkana berdarah Minahasa dan berasal dari Manado. Menyelesaikan Pendidikan Statum (S-1) Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi Manado (2003) dengan predikat Cumlaude, melanjutkan Studi (S-2) di Pasca Sarjana Universitas Sam Ratulangi Manado tahun 2008 dan pada tahun 2014 melanjutkan studi (S-3) di Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang selesai tahun 2017 dengan Predikat Cumlaude. Saat ini Sebagai Dosen di Universitas Negeri Malang dan menjabat sebagai Kepala UPT Laboratorium Pancasila Universitas Negeri Malang. Sampai saat ini aktif dalam berbagai kegiatan advokasi perempuan.

Dr. Hoiruddin Hasibuan, S.H., M.Hum merupakan nama yang sudah tidak asing lagi bagi Masyarakat pada umumnya, Karyanya terkait Terorisme relevansi dengan latar belakang pekerjaannya pernah menjabat sebagai Kepala Satuan Tugas Wilayah Kepulauan Bangka Belitung Detasemen Khusus 88 Anti Teror Kepolisian Negara Republik Indonesia. Kebanyakan karya Hoiruddin mengangkat terkait Terorisme dan Deradikalisasi Terlahir dari keluarga yang agamis dan pernah mengenyam pendidikan agama di pondok pesantren Musthafawiyah Kecamatan Panyabungan Kabupaten Madina, Sumatera Utara. Pendidikan formal ditempuh dengan meraih gelar Sarjana Hukum di Universitas Saburai Bandar Lampung lulus pada tahun 1996, Melanjutkan Program Pascasarjana di Universitas Gadjah Mada Yogyakarta Jurusan Hukum Bisnis lulus tahun 2002. Kemudian meraih gelar doktor di Universitas Brawijaya hasil Cumlaude. Dalam Perjalanan kariernya pernah menempati Jabatan strategis di antaranya: penyidik handal senior, Kapolsek Kota Manokwari Irian Jaya tahun 1999-2000. Kapolsek Giriwoyo Wonogiri tahun 2001-2002, Kapolsek Kartasura Sukoharjo Pada tahun 2004, Kanit Analisis Densus 88 AT Polri tahun 2007-2017 dan Kapolres Kota Malang pada tahun 2017. Menjabat Kasubbag Sumda Densus 88 AT Polri. Menjadi Staf Khusus Kapolri Bapak Prof. H.M. Tito Karnavian, Ph.D dan saat ini menjadi Staf Khusus MENDAGRI bidang Pemerintahan Desa & Pembangunan Perbatasan dan KARO ADPIM/KOOR.SPRI Menteri Dalam Negeri