



Analisis Yuridis Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Korban

Legal Analysis of Criminal Responsibility for Traffic Accident Perpetrators Resulting in the Loss of Victims' Lives

Budi Kristanto¹, Siprianus Edi Harum²

Universitas Tama Jagakarsa

Email: budikrist82@gmail.com¹, edihardum@gmail.com²

Article Info

Article history :

Received : 15-09-2026

Revised : 17-09-2026

Accepted : 19-09-2026

Published : 21-09-2026

Abstract

Traffic accidents resulting in death may give rise to criminal liability when they occur due to the negligence of the driver. The determination of such liability must be based on the proof of the elements of fault, the causal relationship between the act and the consequence, the ability to be held responsible, and the absence of grounds for eliminating criminal liability. This study aims to analyze the criminal liability of perpetrators of fatal traffic accidents and the judge's considerations in determining the form of negligence in the Semarang District Court Decision Number 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg. This research employs a normative juridical method using statutory, case, and conceptual approaches. The primary legal materials include Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, the Criminal Code, the Criminal Procedure Code, and Decision Number 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg. The results of the study indicate that the defendant was proven to have committed negligence while driving a bus at high speed on a descending road, overtaking from the left side without considering a safe distance, and failing to brake or sound the horn before colliding with the vehicle in front of him. The act resulted in the death of two victims, serious injuries to four victims, and minor injuries to one victim. The panel of judges found the defendant guilty of violating Article 310 paragraph (4), paragraph (3), and paragraph (2) of Law Number 22 of 2009 and imposed a sentence of three years and six months imprisonment and a fine of IDR 10,000,000.00. The decision has fulfilled the aspect of legal certainty because it was based on clear criminal provisions, facts revealed during the trial, valid evidence, and the proven elements of negligence.

Keywords: *criminal liability; traffic accident; negligence*

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dapat menimbulkan tanggung jawab pidana apabila terjadi akibat kelalaian pengemudi. Penentuan tanggung jawab tersebut harus didasarkan pada pembuktian unsur-unsur kesalahan, hubungan sebab akibat antara perbuatan dan akibatnya, kemampuan untuk dimintai pertanggungjawaban, dan tidak adanya alasan untuk menghilangkan tanggung jawab pidana. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tanggung jawab pidana pelaku kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dan pertimbangan hakim dalam menentukan bentuk kelalaian dalam Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan hukum, kasus, dan konseptual. Bahan hukum utama meliputi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi Jalan, KUHP, KUHP, dan Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdakwa terbukti melakukan kelalaian saat mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi di jalan menurun, menyalip dari sisi kiri tanpa memperhatikan jarak aman, dan gagal mengerem atau membunyikan klakson sebelum bertabrakan dengan kendaraan di depannya. Perbuatan tersebut mengakibatkan kematian dua korban, luka berat pada empat korban, dan luka ringan pada satu korban. Majelis hakim menyatakan terdakwa bersalah melanggar Pasal



310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan menjatuhkan hukuman penjara tiga tahun enam bulan dan denda sebesar Rp 10.000.000,00. Putusan tersebut telah memenuhi aspek kepastian hukum karena didasarkan pada ketentuan pidana yang jelas, fakta yang terungkap selama persidangan, bukti yang sah, dan unsur-unsur kelalaian yang terbukti.

Kata kunci: tanggung jawab pidana; kecelakaan lalu lintas; kelalaian

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara hukum sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Konsekuensi dari ketentuan tersebut adalah setiap perbuatan yang menimbulkan akibat hukum harus diselesaikan berdasarkan peraturan perundang-undangan. Dalam hukum pidana, seseorang hanya dapat dimintai pertanggungjawaban apabila telah melakukan perbuatan yang dilarang, mempunyai kesalahan, mampu bertanggung jawab, dan tidak memiliki alasan pembeda maupun alasan pemaaf. Prinsip tersebut berkaitan dengan asas *geen straf zonder schuld*, yaitu tidak ada pidana tanpa kesalahan.

Kesalahan dalam hukum pidana tidak hanya berbentuk kesengajaan atau *dolus*, tetapi juga dapat berbentuk kealpaan atau *culpa*. Kesengajaan menunjukkan bahwa pelaku menghendaki atau mengetahui akibat dari perbuatannya, sedangkan kealpaan terjadi ketika pelaku tidak menghendaki akibat tersebut, tetapi bertindak kurang hati-hati atau tidak memperhitungkan akibat yang seharusnya dapat diperkirakan. Kealpaan dapat menjadi dasar pertanggungjawaban pidana apabila tingkat ketidakhati-hatian pelaku telah melampaui batas kewajaran dan mengakibatkan terlanggarnya kepentingan hukum orang lain.

Menurut C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, seseorang dapat dipersalahkan karena melakukan tindak pidana kealpaan apabila perbuatannya dilakukan dengan kurang hati-hati dan akibat yang timbul seharusnya dapat diperkirakan terlebih dahulu. Dengan demikian, kealpaan tidak cukup hanya ditentukan berdasarkan timbulnya akibat yang merugikan. Kealpaan harus dibuktikan melalui adanya kewajiban untuk berhati-hati, kemampuan pelaku memperkirakan kemungkinan timbulnya akibat, dan kegagalan pelaku mengambil tindakan pencegahan yang sewajarnya.

Salah satu bentuk tindak pidana karena kealpaan yang sering terjadi dalam kehidupan masyarakat adalah kecelakaan lalu lintas. Lalu lintas mempunyai peranan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, distribusi barang, kegiatan ekonomi, dan pembangunan. Namun, penggunaan kendaraan bermotor juga menimbulkan risiko terhadap keselamatan apabila pengemudi tidak menaati peraturan dan tidak menerapkan kehati-hatian ketika berkendara.

Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Di antara faktor tersebut, faktor manusia merupakan salah satu penyebab yang paling dominan. Kecelakaan dapat terjadi karena pengemudi mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, tidak menjaga jarak aman, menyalip secara tidak tepat, mengabaikan kondisi jalan, mengemudi dalam keadaan lelah, atau tidak memberikan tanda peringatan kepada pengguna jalan lain.

Pengemudi kendaraan bermotor memiliki kewajiban untuk mengemudikan kendaraan secara wajar, penuh konsentrasi, dan mengutamakan keselamatan. Tanggung jawab tersebut menjadi semakin besar bagi pengemudi kendaraan umum yang membawa banyak penumpang. Pengemudi kendaraan umum tidak hanya bertanggung jawab atas keselamatan dirinya, tetapi juga



keselamatan penumpang dan pengguna jalan lain. Karena itu, setiap keputusan ketika mengemudi harus didasarkan pada perhitungan terhadap kecepatan, jarak aman, kondisi kendaraan, situasi lalu lintas, dan keadaan jalan.

Kecerobohan pengemudi dapat menimbulkan akibat yang serius, mulai dari kerusakan kendaraan, luka ringan, luka berat, hingga kematian. Apabila kecelakaan tersebut timbul karena kelalaian pengemudi, hukum pidana dapat diterapkan sebagai bentuk pertanggungjawaban. Pemidanaan dalam perkara kecelakaan lalu lintas tidak didasarkan pada adanya kehendak untuk melukai atau membunuh korban, tetapi pada kegagalan pelaku menerapkan standar kehati-hatian yang diwajibkan kepadanya.

Ketentuan mengenai kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 310 ayat (2) mengatur kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang. Pasal 310 ayat (3) mengatur kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat, sedangkan Pasal 310 ayat (4) mengatur kecelakaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menentukan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dan karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan orang lain meninggal dunia dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00. Ketentuan tersebut merupakan aturan khusus mengenai kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian sehingga penerapannya didahulukan daripada ketentuan umum mengenai kealpaan yang menyebabkan kematian dalam KUHP berdasarkan asas *lex specialis derogat legi generali*.

Secara normatif atau *das sollen*, pengaturan tersebut memberikan dasar hukum yang jelas bagi penegak hukum untuk meminta pertanggungjawaban pengemudi yang lalai. Penjatuhan pidana diharapkan dapat memberikan kepastian hukum, melindungi pengguna jalan, mendorong pengemudi agar lebih berhati-hati, dan mencegah terjadinya kecelakaan serupa. Sanksi yang dijatuhkan juga harus sebanding dengan tingkat kesalahan dan akibat yang ditimbulkan.

Namun, dalam praktik atau *das sein*, pembuktian kealpaan dalam kecelakaan lalu lintas tidak selalu mudah. Kecelakaan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yang saling berkaitan, seperti kondisi pengemudi, kendaraan, jalan, cuaca, dan tindakan pengguna jalan lainnya. Hakim harus membedakan antara peristiwa yang benar-benar tidak dapat dihindari dan kecelakaan yang terjadi karena pengemudi tidak memenuhi kewajiban kehati-hatian. Perbedaan penilaian terhadap bentuk serta tingkat kealpaan dapat memengaruhi berat atau ringannya pidana yang dijatuhkan.

Fenomena tersebut dapat dilihat dalam Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg. Perkara tersebut melibatkan Didik Irawan bin Bokhari sebagai pengemudi Bus Hino milik PT Pahala Kencana dengan nomor polisi B-7423-TK. Bus tersebut membawa 34 penumpang dalam perjalanan dari Kuta menuju Jakarta.

Pada 1 April 2024 sekitar pukul 05.00 WIB, terdakwa mengemudikan bus di Jalan Tol Tembalang, Kota Semarang. Ketika berada di jalan menurun, terdakwa mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi dan berusaha menyalip dua truk yang berada di lajur kanan melalui sisi kiri.



Terdakwa tidak memperhitungkan jarak yang tersedia untuk menyalip sehingga bus yang dikemudikannya menabrak sebuah dump truck dari belakang.

Sebelum tabrakan terjadi, terdakwa tidak membunyikan klakson dan tidak melakukan pengereman. Benturan tersebut menyebabkan bus mengalami kerusakan berat pada bagian depan kiri hingga bagian tengah. Berdasarkan fakta persidangan, bus melaju dengan kecepatan lebih dari 80 kilometer per jam di jalan menurun, tidak ditemukan bekas pengereman di lokasi kecelakaan, dan tabrakan terjadi dari arah belakang. Kendaraan sebelumnya dinyatakan dalam kondisi laik jalan, sedangkan terdakwa dalam keadaan sehat dan tidak berada di bawah pengaruh alkohol.

Kecelakaan tersebut mengakibatkan Andy Wijaya dan Redo Setiawan meninggal dunia. Selain dua korban meninggal, Kristina Handayani, Yusa Budi Astuti, Dadan Kurnia, dan Teguh Ramdani Saputra mengalami luka berat, sedangkan Maulana Agus Hidayat mengalami luka-luka. Akibat yang ditimbulkan menunjukkan bahwa kelalaian terdakwa tidak hanya menyebabkan hilangnya nyawa, tetapi juga mengakibatkan penderitaan terhadap beberapa penumpang lainnya.

Penuntut umum mengajukan dakwaan kombinasi kumulatif dan alternatif berdasarkan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Penuntut umum menuntut terdakwa dengan pidana penjara selama dua tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00 dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama empat bulan.

Majelis hakim menyatakan terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan orang lain meninggal dunia, mengalami luka berat, dan mengalami luka ringan. Majelis hakim kemudian menjatuhkan pidana penjara selama tiga tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00 dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama empat bulan.

Pidana yang dijatuhkan hakim lebih berat daripada tuntutan penuntut umum. Dalam menentukan pidana, majelis hakim mempertimbangkan bahwa perbuatan terdakwa mengakibatkan dua orang meninggal dunia dan beberapa orang mengalami luka berat sebagai keadaan yang memberatkan. Adapun keadaan yang meringankan adalah terdakwa mengakui perbuatannya sehingga memperlancar persidangan, bersikap sopan, dan menyesali perbuatannya.

Perkara tersebut menimbulkan persoalan hukum mengenai dasar pertanggungjawaban pidana terdakwa dan cara hakim menentukan adanya kealpaan. Perlu dianalisis apakah tindakan mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi di jalan menurun, menyalip dari sebelah kiri tanpa memperhitungkan jarak, serta tidak mengerem dan tidak membunyikan klakson telah memenuhi kriteria kealpaan yang dapat dipidana. Selain itu, perlu dinilai apakah penerapan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) telah memberikan kepastian hukum terhadap terdakwa, korban, dan masyarakat.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Jefri Siregar pada tahun 2021 berjudul "Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas yang Mengakibatkan Kematian". Penelitian tersebut berfokus pada pertanggungjawaban pidana berdasarkan Pasal 359 KUHP dan pemenuhan unsur kealpaan dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian. Penelitian tersebut menempatkan Pasal 359 KUHP sebagai dasar utama untuk menganalisis hubungan antara kelalaian pengemudi dan meninggalnya korban.



Penelitian lain dilakukan oleh Taufik Hidayat pada tahun 2022 dengan judul “Analisis Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi dalam Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Kematian”. Penelitian tersebut membahas pertimbangan hakim dalam menjatuhkan pidana terhadap pengemudi serta kesesuaian penerapan sanksi dengan peraturan perundang-undangan. Fokus penelitiannya diarahkan pada dasar pertimbangan hakim dan penerapan sanksi terhadap pengemudi yang menyebabkan kematian.

Penelitian-penelitian terdahulu pada umumnya telah membahas unsur kesalahan, kealpaan, pertanggungjawaban pidana, dan pertimbangan hakim. Namun, penelitian tersebut belum secara khusus menganalisis Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg dan belum menempatkan kepastian hukum sebagai perspektif utama dalam menilai penerapan Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Berdasarkan kondisi tersebut, terdapat kesenjangan penelitian atau *research gap* mengenai penerapan konsep kealpaan pada perkara yang sekaligus menimbulkan korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan. Diperlukan analisis yang menghubungkan tindakan konkret terdakwa, kemungkinan untuk memperkirakan akibat, pelanggaran terhadap kewajiban kehati-hatian, hubungan kausal, dan penerapan beberapa ayat dalam Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Kebaruan penelitian ini (*Novelty*) terletak pada analisis terhadap pertanggungjawaban pidana dan penentuan bentuk kealpaan dalam Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg dari perspektif kepastian hukum. Penelitian tidak hanya membahas akibat meninggalnya korban, tetapi juga menganalisis rangkaian akibat berupa dua korban meninggal dunia, empat korban luka berat, dan satu korban luka ringan. Selain itu, penelitian menilai konsistensi antara fakta persidangan, unsur-unsur tindak pidana, dasar pertimbangan hakim, dan pidana yang dijatuhkan.

Penelitian ini bertujuan menganalisis pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Penelitian ini juga bertujuan menganalisis pertimbangan hakim dalam menentukan kriteria kealpaan berdasarkan tindakan terdakwa, akibat yang ditimbulkan, alat bukti, keadaan yang memberatkan dan meringankan, serta kesesuaiannya dengan prinsip kepastian hukum.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif yang bersifat deskriptif analitis. Penelitian yuridis normatif dilakukan dengan mengkaji norma hukum, asas hukum, doktrin, dan putusan pengadilan yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas akibat kealpaan. Sifat deskriptif analitis digunakan untuk menggambarkan fakta hukum dalam Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg, kemudian menganalisis kesesuaiannya dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan prinsip kepastian hukum.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini meliputi pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus, dan pendekatan konseptual. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah peraturan yang berkaitan dengan kealpaan, pertanggungjawaban pidana, kecelakaan lalu lintas, pembuktian, dan kekuasaan kehakiman. Peraturan yang digunakan meliputi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Kitab



Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.

Pendekatan kasus dilakukan dengan mengkaji Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg. Kajian terhadap putusan tersebut difokuskan pada kronologi kecelakaan, dakwaan penuntut umum, fakta persidangan, alat bukti, akibat yang ditimbulkan, pembuktian unsur kealpaan, pertimbangan hakim, serta pidana yang dijatuhkan kepada terdakwa. Pendekatan kasus digunakan untuk menilai kesesuaian antara fakta hukum dan penerapan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Pendekatan konseptual dilakukan dengan mengkaji konsep dan pandangan para ahli mengenai tindak pidana, kesalahan, kealpaan, kemampuan bertanggung jawab, hubungan kausal, alasan penghapus pidana, pemidanaan, dan kepastian hukum. Pendekatan ini digunakan untuk menentukan bentuk kealpaan terdakwa dan menilai apakah tindakan terdakwa memenuhi kriteria kealpaan yang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.

Bahan hukum dalam penelitian ini terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer meliputi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, dan Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg.

Bahan hukum sekunder meliputi buku hukum pidana, buku mengenai pertanggungjawaban pidana, literatur tentang kealpaan dan pemidanaan, artikel jurnal, hasil penelitian terdahulu, serta pendapat para ahli yang relevan dengan permasalahan penelitian. Bahan hukum sekunder digunakan untuk menjelaskan dan menganalisis ketentuan yang terdapat dalam bahan hukum primer. Adapun bahan hukum tersier meliputi Kamus Besar Bahasa Indonesia, kamus hukum, dan ensiklopedia yang digunakan untuk memberikan penjelasan terhadap istilah tertentu dalam penelitian.

Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan dan studi dokumen. Studi kepustakaan dilakukan dengan menginventarisasi, membaca, mencatat, dan mengelompokkan peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, serta penelitian terdahulu berdasarkan relevansinya dengan rumusan masalah. Studi dokumen dilakukan dengan menelaah Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg, khususnya bagian identitas terdakwa, dakwaan, tuntutan, keterangan saksi, alat bukti, fakta hukum, pertimbangan hakim, dan amar putusan.

Bahan hukum dianalisis secara kualitatif dengan metode deskriptif analitis dan preskriptif. Analisis deskriptif digunakan untuk menguraikan fakta kecelakaan, perbuatan terdakwa, akibat yang ditimbulkan, dan pertimbangan hakim. Analisis preskriptif digunakan untuk menilai ketepatan penerapan hukum, bentuk kealpaan terdakwa, terpenuhinya pertanggungjawaban pidana, dan kesesuaian putusan dengan prinsip kepastian hukum.

Penarikan kesimpulan dilakukan menggunakan pola berpikir deduktif, yaitu berangkat dari norma dan konsep hukum yang bersifat umum untuk menganalisis fakta hukum yang bersifat khusus dalam Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg. Melalui analisis tersebut, penelitian



diarahkan untuk menjawab pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian serta pertimbangan hakim dalam menentukan bentuk kealpaan terdakwa.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia

1. Posisi Kasus

Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg merupakan perkara kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian yang melibatkan terdakwa Didik Irawan bin Bokhari. Terdakwa bekerja sebagai karyawan swasta dan bertugas sebagai pengemudi Bus Hino milik PT Pahala Kencana dengan nomor polisi B-7423-TK.

Pada Minggu, 31 Maret 2024 sekitar pukul 11.00 WIB, bus berangkat dari Kuta menuju Jakarta dengan membawa 34 penumpang. Dalam perjalanan dari Kuta sampai Situbondo, bus dikemudikan oleh Andy Wijaya sebagai pengemudi cadangan. Selanjutnya, perjalanan dari Situbondo menuju Tol Tembalang dikemudikan oleh terdakwa.

Pada Senin, 1 April 2024 sekitar pukul 05.00 WIB, terdakwa mengemudikan bus di Jalan Tol Tembalang, Kota Semarang. Ketika melintasi jalan menurun, terdakwa mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi dan berusaha menyalip dua truk yang berada di lajur kanan melalui sisi kiri. Terdakwa tidak memperhitungkan jarak aman untuk melakukan manuver tersebut sehingga bus menabrak sebuah dump truck dari arah belakang.

Sebelum kecelakaan terjadi, terdakwa tidak membunyikan klakson dan tidak melakukan pengereman. Berdasarkan fakta persidangan, bus melaju dengan kecepatan lebih dari 80 kilometer per jam, tidak ditemukan bekas pengereman di lokasi kecelakaan, dan tabrakan terjadi dari arah belakang. Bus yang dikemudikan terdakwa mengalami kerusakan berat pada bagian depan kiri hingga bagian tengah.

Kecelakaan tersebut menyebabkan Andy Wijaya dan Redo Setiawan meninggal dunia. Selain korban meninggal, Kristina Handayani, Yusa Budi Astuti, Dadan Kurnia, dan Teguh Ramdani Saputra mengalami luka berat, sedangkan Maulana Agus Hidayat mengalami luka-luka. Akibat tersebut didukung oleh keterangan saksi, hasil visum et repertum, surat keterangan kematian, barang bukti, dan hasil pemeriksaan tempat kejadian perkara.

Berdasarkan hasil pemeriksaan di persidangan, kendaraan yang dikemudikan terdakwa sebelumnya berada dalam kondisi laik jalan. Terdakwa juga dalam keadaan sehat dan tidak berada di bawah pengaruh alkohol. Oleh karena itu, kecelakaan tidak disebabkan oleh keadaan kendaraan yang tidak laik maupun kondisi kesehatan terdakwa, tetapi berkaitan dengan cara terdakwa mengemudikan kendaraan.

2. Dasar Hukum Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana merupakan mekanisme untuk menentukan apakah seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindak pidana yang dilakukannya. Seseorang tidak dapat dipidana hanya karena telah terjadi suatu akibat yang dilarang. Harus dibuktikan adanya perbuatan pidana, kesalahan, kemampuan bertanggung jawab, dan tidak adanya alasan penghapus pidana.



Pertanggungjawaban pidana didasarkan pada asas *geen straf zonder schuld*, yang berarti tidak ada pidana tanpa kesalahan. Asas tersebut menegaskan bahwa pemidanaan harus didasarkan pada hubungan antara perbuatan yang dilakukan dan sikap batin pelaku. Kesalahan tersebut dapat berbentuk kesengajaan atau kealpaan.

Dalam perkara kecelakaan lalu lintas, ketentuan yang berlaku secara khusus adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 310 mengatur beberapa tingkatan akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi, yaitu:

- a. Pasal 310 ayat (2) mengatur kecelakaan yang mengakibatkan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang.
- b. Pasal 310 ayat (3) mengatur kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat.
- c. Pasal 310 ayat (4) mengatur kecelakaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Pasal 310 ayat (4) menentukan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dan karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan orang lain meninggal dunia dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00.

Ketentuan tersebut merupakan aturan khusus mengenai kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian. Oleh karena itu, ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 didahulukan daripada ketentuan umum dalam Pasal 359 KUHP berdasarkan asas *lex specialis derogat legi generali*. Pasal 359 KUHP tetap dapat digunakan untuk menjelaskan konsep umum kealpaan yang menyebabkan kematian, tetapi dasar pemidanaan dalam perkara ini adalah Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

3. Pemenuhan Unsur Pasal 310 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Majelis hakim terlebih dahulu mempertimbangkan dakwaan berdasarkan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Unsur-unsur yang harus dibuktikan meliputi unsur setiap orang, mengemudikan kendaraan bermotor, karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

a. Unsur setiap orang

Unsur “setiap orang” menunjuk pada subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Berdasarkan pemeriksaan identitas di persidangan, orang yang diajukan sebagai terdakwa adalah Didik Irawan bin Bokhari. Identitas tersebut telah dibenarkan oleh terdakwa dan tidak terdapat kesalahan mengenai orang yang dimintai pertanggungjawaban.

Selama persidangan, terdakwa mampu memahami pertanyaan dan memberikan jawaban dengan baik. Tidak ditemukan adanya gangguan jiwa atau kondisi lain yang menghilangkan kemampuan terdakwa untuk bertanggung jawab. Oleh karena itu, unsur setiap orang telah terpenuhi.

**b. Unsur mengemudikan kendaraan bermotor**

Berdasarkan keterangan saksi, keterangan terdakwa, dan barang bukti, terdakwa terbukti mengemudikan Bus Hino milik PT Pahala Kencana dengan nomor polisi B-7423-TK. Terdakwa mengambil alih kemudi dari pengemudi cadangan sejak perjalanan dari Situbondo hingga lokasi kecelakaan di Tol Tembalang.

Bus merupakan kendaraan bermotor yang digerakkan oleh peralatan mekanis berupa mesin. Dengan demikian, tindakan terdakwa mengemudikan bus telah memenuhi unsur mengemudikan kendaraan bermotor.

c. Unsur karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas

Kealpaan merupakan bentuk kesalahan yang terjadi ketika pelaku tidak menerapkan kehati-hatian yang seharusnya dilakukan. Pelaku tidak menghendaki akibat yang terjadi, tetapi akibat tersebut seharusnya dapat diperkirakan dan dicegah apabila pelaku bertindak secara wajar.

Dalam perkara ini, kelalaian terdakwa terlihat dari beberapa tindakan. Pertama, terdakwa mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi ketika berada di jalan menurun. Kedua, terdakwa berusaha menyalip dua truk dari sisi kiri tanpa memperhitungkan jarak aman. Ketiga, terdakwa tidak melakukan pengereman sebelum tabrakan. Keempat, terdakwa tidak membunyikan klakson sebagai tanda peringatan.

Sebagai pengemudi bus yang membawa 34 penumpang, terdakwa mempunyai kewajiban kehati-hatian yang lebih tinggi. Terdakwa seharusnya memahami bahwa bus mempunyai ukuran besar, bobot berat, dan membutuhkan jarak pengereman lebih panjang dibandingkan kendaraan berukuran kecil. Kondisi jalan menurun juga seharusnya mendorong terdakwa untuk mengurangi kecepatan dan menjaga jarak aman.

Manuver menyalip dari sebelah kiri di antara kendaraan lain tanpa memperhitungkan ruang yang tersedia merupakan tindakan yang berisiko. Risiko terjadinya tabrakan seharusnya dapat diperkirakan oleh terdakwa sebagai pengemudi berpengalaman. Namun, terdakwa tetap melakukan manuver tersebut tanpa mengambil langkah pencegahan yang memadai.

Tidak adanya bekas pengereman di tempat kejadian memperkuat fakta bahwa terdakwa tidak melakukan tindakan yang diperlukan untuk menghindari tabrakan. Dengan demikian, kecelakaan bukan merupakan peristiwa yang sepenuhnya tidak dapat diperkirakan, melainkan akibat dari kegagalan terdakwa memenuhi kewajiban kehati-hatian ketika mengemudikan kendaraan.

Tindakan mengemudi dengan kecepatan tinggi, menyalip tanpa menjaga jarak aman, dan tidak melakukan pengereman mempunyai hubungan langsung dengan terjadinya tabrakan. Oleh karena itu, unsur karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas telah terpenuhi.



4. Unsur mengakibatkan orang lain meninggal dunia

Kecelakaan tersebut mengakibatkan Andy Wijaya dan Redo Setiawan meninggal dunia. Kematian kedua korban didukung oleh hasil visum et repertum dan surat keterangan kematian yang dikeluarkan oleh Rumah Sakit Umum Pusat Dr. Kariadi.

Hasil pemeriksaan terhadap jenazah menunjukkan adanya luka akibat kekerasan benda tumpul, patah tulang, dan perdarahan hebat. Surat keterangan kematian juga menyatakan bahwa kematian korban berkaitan dengan cedera akibat kecelakaan lalu lintas.

Terdapat hubungan kausal antara kelalaian terdakwa, terjadinya tabrakan, dan meninggalnya korban. Apabila terdakwa tidak mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi serta tidak melakukan manuver menyalip tanpa memperhitungkan jarak, kecelakaan dan akibat yang ditimbulkan dapat dihindari. Dengan demikian, unsur mengakibatkan orang lain meninggal dunia telah terpenuhi.

5. Pemenuhan Unsur Pasal 310 Ayat (3) dan Ayat (2)

Selain menyebabkan dua orang meninggal dunia, kecelakaan juga mengakibatkan beberapa penumpang mengalami luka berat dan luka ringan. Oleh karena dakwaan disusun secara kombinasi kumulatif dan alternatif, majelis hakim juga mempertimbangkan Pasal 310 ayat (3) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Pasal 310 ayat (3) mengatur pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat. Dalam perkara ini, Kristina Handayani, Yusa Budi Astuti, Dadan Kurnia, dan Teguh Ramdani Saputra mengalami luka berat. Keadaan tersebut dibuktikan melalui keterangan saksi dan hasil pemeriksaan medis.

Luka berat dapat berupa luka yang menimbulkan bahaya maut, kehilangan atau gangguan fungsi anggota tubuh, cacat, maupun keadaan lain yang memenuhi kualifikasi luka berat berdasarkan hukum pidana. Berdasarkan bukti yang diajukan di persidangan, luka yang dialami para korban memenuhi kualifikasi tersebut.

Pasal 310 ayat (2) mengatur kecelakaan akibat kelalaian yang menyebabkan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang. Dalam perkara ini, Maulana Agus Hidayat mengalami luka-luka dan bus mengalami kerusakan berat. Oleh karena itu, akibat yang diatur dalam Pasal 310 ayat (2) juga terbukti.

Penerapan ketiga ayat tersebut didasarkan pada beragam akibat yang ditimbulkan oleh satu peristiwa kecelakaan. Terdapat korban meninggal dunia, korban luka berat, dan korban luka ringan. Dengan demikian, majelis hakim menyatakan dakwaan berdasarkan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) telah terbukti.

6. Bentuk Kesalahan Terdakwa

Perbuatan terdakwa tidak termasuk kesengajaan karena tidak terdapat bukti bahwa terdakwa menghendaki terjadinya kecelakaan, kematian, atau luka terhadap para korban. Kesalahan terdakwa berbentuk kealpaan karena kecelakaan terjadi akibat kurangnya kehati-hatian ketika mengemudikan bus.



Kealpaan pada umumnya dibedakan menjadi kealpaan dengan kesadaran atau *bewuste culpa* dan kealpaan tanpa kesadaran atau *onbewuste culpa*. Dalam *bewuste culpa*, pelaku menyadari kemungkinan timbulnya akibat, tetapi secara tidak tepat meyakini bahwa akibat tersebut tidak akan terjadi. Dalam *onbewuste culpa*, pelaku tidak memikirkan kemungkinan terjadinya akibat, padahal berdasarkan keadaan dan kemampuan yang dimilikinya, akibat tersebut seharusnya dapat diperkirakan.

Tindakan terdakwa lebih tepat dikategorikan sebagai *bewuste culpa*. Terdakwa merupakan pengemudi bus yang mempunyai pengalaman mengemudikan kendaraan besar. Terdakwa seharusnya mengetahui risiko mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi di jalan menurun dan menyalip kendaraan dari sisi kiri tanpa jarak yang memadai.

Meskipun mengetahui atau setidaknya-tidaknya dapat membayangkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, terdakwa tetap melakukan manuver tersebut. Terdakwa tampaknya memperkirakan bahwa bus masih dapat melewati kendaraan di depannya, tetapi perkiraan tersebut tidak didasarkan pada perhitungan yang aman. Akibatnya, bus menabrak dump truck dari belakang.

Kelalaian terdakwa juga dapat dikategorikan sebagai *culpa lata* atau kealpaan berat. Penilaian tersebut didasarkan pada beberapa tindakan yang terjadi secara bersamaan, yaitu kecepatan tinggi, kondisi jalan menurun, manuver menyalip dari sisi kiri, tidak memperhitungkan jarak, tidak membunyikan klakson, dan tidak melakukan pengereman. Tindakan tersebut menunjukkan penyimpangan yang serius dari standar kehati-hatian seorang pengemudi kendaraan umum.

7. Kemampuan Bertanggung Jawab dan Alasan Penghapusan Pidana

Kemampuan bertanggung jawab merupakan syarat untuk menjatuhkan pidana kepada pelaku. Seseorang dinilai mampu bertanggung jawab apabila dapat memahami sifat perbuatannya dan mampu menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tersebut.

Selama persidangan, terdakwa berada dalam keadaan sehat jasmani dan rohani. Terdakwa mampu menjawab pertanyaan, menjelaskan kronologi kecelakaan, dan memahami proses hukum yang dijalaninya. Tidak terdapat bukti bahwa terdakwa mengalami gangguan kejiwaan yang menghilangkan kemampuan bertanggung jawab.

Tidak ditemukan pula alasan pembeda yang dapat menghapus sifat melawan hukum perbuatan. Tindakan terdakwa tidak dilakukan dalam keadaan darurat, pembelaan terpaksa, pelaksanaan perintah undang-undang, maupun perintah jabatan yang sah.

Selain itu, tidak ditemukan alasan pemaaf yang dapat menghapus kesalahan terdakwa. Kecelakaan tidak terjadi karena daya paksa yang tidak dapat dihindari atau keadaan lain yang berada di luar kemampuan terdakwa. Kondisi bus sebelumnya dinyatakan laik jalan, terdakwa dalam keadaan sehat, dan tidak terdapat bukti gangguan eksternal yang secara mutlak menyebabkan kecelakaan.

Dengan demikian, terdakwa mampu bertanggung jawab dan tidak memiliki alasan pembeda maupun alasan pemaaf. Seluruh syarat pertanggungjawaban pidana telah terpenuhi sehingga terdakwa dapat dijatuhi pidana.



8. Hubungan Kausal antara Kelalaian dan Akibat

Hubungan kausal diperlukan untuk membuktikan bahwa akibat berupa kematian dan luka benar-benar timbul karena perbuatan terdakwa. Dalam perkara ini, hubungan kausal terlihat dari rangkaian peristiwa yang berlangsung secara langsung.

Terdakwa mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi di jalan menurun, kemudian berusaha menyalip dua truk melalui sisi kiri tanpa memperhitungkan jarak. Karena jarak yang tersedia tidak mencukupi dan terdakwa tidak melakukan pengereman, bus menabrak dump truck dari belakang. Benturan tersebut menyebabkan kerusakan berat pada bus serta mengakibatkan korban meninggal dunia dan luka-luka.

Tidak ditemukan faktor lain yang memutus hubungan kausal tersebut. Kendaraan sebelumnya berada dalam kondisi laik jalan. Terdakwa juga dalam keadaan sehat dan tidak dipengaruhi alkohol. Tabrakan terjadi sebagai konsekuensi dari cara terdakwa mengemudikan kendaraan.

Apabila terdakwa mengurangi kecepatan, menjaga jarak, tidak memaksakan manuver menyalip, atau melakukan pengereman, kecelakaan tersebut secara wajar dapat dicegah. Oleh karena itu, kelalaian terdakwa merupakan penyebab yang mempunyai hubungan langsung dan relevan dengan akibat berupa kematian serta luka para korban.

9. Bentuk Pertanggungjawaban Pidana

Penuntut umum menuntut terdakwa dengan pidana penjara selama dua tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00. Namun, majelis hakim menjatuhkan pidana penjara selama tiga tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00 dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama empat bulan.

Pidana yang dijatuhkan lebih berat daripada tuntutan penuntut umum. Hal tersebut tetap dimungkinkan karena hakim tidak terikat sepenuhnya pada tuntutan penuntut umum sepanjang pidana yang dijatuhkan tidak melampaui ancaman maksimum yang ditentukan dalam undang-undang dan didasarkan pada pertimbangan yang dapat dipertanggungjawabkan.

Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur ancaman pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00. Pidana penjara selama tiga tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00 masih berada dalam batas ancaman pidana tersebut.

Dalam menentukan pidana, majelis hakim mempertimbangkan akibat perbuatan terdakwa sebagai keadaan yang memberatkan. Perbuatan terdakwa mengakibatkan dua orang meninggal dunia dan empat orang mengalami luka berat. Akibat tersebut menunjukkan tingkat kerugian yang serius dan menjadi alasan untuk menjatuhkan pidana lebih berat daripada tuntutan penuntut umum.

Keadaan yang meringankan adalah terdakwa mengakui perbuatannya sehingga memperlancar persidangan, bersikap sopan, dan menyesali perbuatannya. Pertimbangan tersebut menunjukkan bahwa majelis hakim tidak hanya menilai akibat perbuatan, tetapi juga memperhatikan sikap terdakwa selama persidangan.



Berdasarkan seluruh unsur tersebut, pertanggungjawaban pidana terdakwa telah memiliki dasar hukum yang jelas. Terdakwa melakukan perbuatan yang dilarang, mempunyai kesalahan dalam bentuk kealpaan, mampu bertanggung jawab, tidak mempunyai alasan penghapus pidana, dan perbuatannya mempunyai hubungan kausal dengan kematian serta luka para korban.

Dengan demikian, penjatuhan pidana kepada Didik Irawan bin Bokhari dalam Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg telah sesuai dengan prinsip pertanggungjawaban pidana. Penerapan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga memberikan kepastian mengenai dasar pemidanaan terhadap pengemudi yang karena kelalaiannya menimbulkan beberapa akibat sekaligus.

Pertimbangan Hakim dalam Menentukan Kriteria *Bewuste Culpa* pada Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg

1. Konsep *Bewuste Culpa* dalam Hukum Pidana

Kealpaan merupakan salah satu bentuk kesalahan yang dapat menjadi dasar pertanggungjawaban pidana. Dalam tindak pidana kealpaan, pelaku tidak menghendaki akibat yang dilarang oleh hukum, tetapi akibat tersebut terjadi karena pelaku tidak menerapkan kehati-hatian yang semestinya. Kealpaan menunjukkan adanya sikap batin yang kurang mengindahkan risiko dari suatu perbuatan.

Menurut H.B. Vos, kealpaan mengandung dua unsur utama, yaitu pelaku dapat memperkirakan kemungkinan timbulnya akibat dan pelaku tidak menerapkan kehati-hatian yang seharusnya. Kedua unsur tersebut harus dibuktikan secara bersamaan. Kemampuan memperkirakan akibat menunjukkan bahwa risiko perbuatan secara objektif dapat diketahui, sedangkan ketidakhati-hatian menunjukkan bahwa pelaku tidak mengambil langkah yang diperlukan untuk mencegah akibat tersebut.

Kealpaan dapat dibedakan menjadi kealpaan dengan kesadaran atau *bewuste culpa* dan kealpaan tanpa kesadaran atau *onbewuste culpa*. Dalam *bewuste culpa*, pelaku telah membayangkan atau menyadari kemungkinan terjadinya akibat yang dilarang, tetapi secara tidak tepat meyakini bahwa akibat tersebut tidak akan terjadi atau dapat dihindari. Dalam *onbewuste culpa*, pelaku sama sekali tidak membayangkan akibat yang mungkin terjadi, padahal berdasarkan keadaan dan kemampuan yang dimilikinya, akibat tersebut seharusnya dapat diperkirakan.

Bewuste culpa berbeda dengan kesengajaan bersyarat atau *dolus eventualis*. Dalam *dolus eventualis*, pelaku menyadari kemungkinan timbulnya akibat dan menerima risiko terjadinya akibat tersebut. Sementara itu, dalam *bewuste culpa*, pelaku menyadari kemungkinan timbulnya akibat, tetapi tidak menghendaki dan tidak menerima akibat tersebut karena secara keliru percaya bahwa akibat dapat dihindari.

Perbedaan tersebut terletak pada sikap batin pelaku terhadap kemungkinan timbulnya akibat. Dalam *dolus eventualis*, pelaku tetap melakukan perbuatan dengan menerima kemungkinan akibat. Dalam *bewuste culpa*, pelaku tetap melakukan perbuatan karena terlalu percaya pada kemampuan atau perkiraannya sendiri sehingga yakin akibat tidak akan terjadi.



Penilaian terhadap *bewuste culpa* tidak cukup didasarkan pada pengakuan terdakwa. Sikap batin seseorang tidak dapat diamati secara langsung sehingga harus disimpulkan dari cara melakukan perbuatan, pengalaman pelaku, kondisi objektif, tingkat risiko, tindakan pencegahan yang dilakukan, dan akibat yang timbul.

2. Fakta Hukum yang Menjadi Dasar Pertimbangan Hakim

Majelis hakim mendasarkan penilaiannya pada kesesuaian antara keterangan para saksi, keterangan terdakwa, barang bukti, hasil visum et repertum, surat keterangan kematian, dan hasil pemeriksaan tempat kejadian perkara. Berdasarkan alat bukti tersebut, diperoleh fakta bahwa terdakwa mengemudikan Bus Hino milik PT Pahala Kencana dari Situbondo menuju Tol Tembalang.

Pada 1 April 2024 sekitar pukul 05.00 WIB, terdakwa mengemudikan bus di Jalan Tol Tembalang, Kota Semarang. Jalan yang dilalui dalam kondisi menurun. Meskipun demikian, terdakwa tetap mengemudikan bus dengan kecepatan lebih dari 80 kilometer per jam.

Dalam kondisi tersebut, terdakwa berusaha menyalip dua truk yang berada di lajur kanan melalui sisi kiri. Manuver dilakukan di tengah garis marka dan tanpa memperhitungkan jarak aman. Karena ruang yang tersedia tidak mencukupi, bus yang dikemudikan terdakwa menabrak sebuah dump truck dari arah belakang.

Sebelum tabrakan terjadi, terdakwa tidak membunyikan klakson sebagai peringatan dan tidak melakukan pengereman. Tidak ditemukannya bekas pengereman di tempat kejadian memperkuat fakta bahwa terdakwa tidak mengambil tindakan yang memadai untuk menghindari kecelakaan.

Fakta lainnya menunjukkan bahwa bus sebelum kecelakaan berada dalam kondisi laik jalan. Terdakwa juga berada dalam keadaan sehat dan tidak dipengaruhi alkohol. Karena itu, kecelakaan tidak dapat dikaitkan dengan kerusakan teknis kendaraan, gangguan kesehatan, atau keadaan terdakwa yang tidak sadar. Penyebab kecelakaan lebih berkaitan dengan keputusan dan cara terdakwa mengemudikan kendaraan.

Kecelakaan tersebut menimbulkan akibat yang serius. Andy Wijaya dan Redo Setiawan meninggal dunia, empat orang mengalami luka berat, dan satu orang mengalami luka-luka. Bus juga mengalami kerusakan berat pada bagian depan kiri hingga bagian tengah.

Rangkaian fakta tersebut digunakan oleh majelis hakim untuk menilai bahwa kecelakaan terjadi karena kelalaian terdakwa. Terdakwa tidak memenuhi standar kehati-hatian yang seharusnya dilakukan oleh seorang pengemudi kendaraan umum.

3. Kemampuan Terdakwa Memperkirakan Akibat

Salah satu unsur penting *bewuste culpa* adalah kemampuan pelaku memperkirakan kemungkinan timbulnya akibat. Penilaian tersebut dilakukan berdasarkan ukuran objektif dan subjektif. Secara objektif, dinilai apakah orang yang wajar dalam keadaan yang sama dapat memperkirakan risiko. Secara subjektif, dinilai apakah berdasarkan pengalaman dan kemampuan pribadi, terdakwa seharusnya memahami risiko tersebut.

Secara objektif, mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi di jalan menurun menimbulkan risiko kecelakaan. Bus merupakan kendaraan besar yang mempunyai bobot dan



daya dorong tinggi serta membutuhkan jarak pengereman yang lebih panjang. Risiko meningkat ketika pengemudi melakukan manuver menyalip tanpa jarak yang cukup.

Setiap pengemudi yang wajar seharusnya memahami bahwa jalan menurun memengaruhi kecepatan kendaraan dan kemampuan pengereman. Pengemudi juga seharusnya memahami bahwa menyalip melalui sisi kiri di antara kendaraan lain tanpa ruang yang cukup dapat menimbulkan tabrakan.

Secara subjektif, terdakwa bekerja sebagai pengemudi bus dan memiliki pengalaman mengemudikan kendaraan besar. Sebagai pemegang SIM B II Umum, terdakwa seharusnya memiliki pengetahuan dan keterampilan mengenai keselamatan kendaraan umum, jarak aman, tata cara menyalip, penggunaan rem, serta pengendalian kendaraan pada jalan menurun.

Status terdakwa sebagai pengemudi kendaraan umum menimbulkan standar kehati-hatian yang lebih tinggi dibandingkan pengemudi biasa. Terdakwa membawa 34 penumpang sehingga setiap keputusan yang diambil mempunyai konsekuensi terhadap keselamatan banyak orang.

Berdasarkan keadaan tersebut, terdakwa seharusnya dapat memperkirakan bahwa mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi di jalan menurun dan melakukan manuver menyalip tanpa jarak yang cukup dapat menyebabkan kecelakaan. Kemampuan terdakwa memperkirakan risiko tersebut menjadi salah satu dasar untuk menentukan adanya *bewuste culpa*.

4. Tidak Dilaksanakannya Kewajiban Kehati-hatian

Selain dapat memperkirakan akibat, *bewuste culpa* mensyaratkan adanya kegagalan pelaku menerapkan kehati-hatian yang semestinya. Dalam perkara ini, terdapat beberapa tindakan yang menunjukkan tidak dilaksanakannya kewajiban kehati-hatian oleh terdakwa.

Pertama, terdakwa tidak mengurangi kecepatan meskipun bus berada di jalan menurun. Kondisi jalan tersebut seharusnya mendorong terdakwa untuk menyesuaikan kecepatan agar kendaraan tetap dapat dikendalikan.

Kedua, terdakwa berusaha menyalip dua truk dari sebelah kiri. Manuver tersebut dilakukan tanpa memastikan bahwa tersedia ruang dan jarak yang cukup untuk dilalui bus. Tindakan tersebut menunjukkan bahwa terdakwa mengambil keputusan yang berisiko.

Ketiga, terdakwa tidak menjaga jarak aman dengan kendaraan di depannya. Tabrakan dari arah belakang menunjukkan bahwa jarak antara bus dan dump truck tidak cukup untuk memberikan waktu reaksi apabila terjadi perubahan kondisi lalu lintas.

Keempat, terdakwa tidak membunyikan klakson. Meskipun klakson tidak selalu dapat mencegah kecelakaan, penggunaannya dapat menjadi tanda peringatan kepada kendaraan lain ketika pengemudi hendak melakukan manuver.

Kelima, terdakwa tidak melakukan pengereman sebelum tabrakan. Tidak ditemukannya bekas pengereman menunjukkan bahwa terdakwa tidak melakukan respons pencegahan yang memadai atau menyadari bahaya ketika waktu yang tersedia sudah terlalu sempit.



Rangkaian tindakan tersebut memperlihatkan bahwa kecelakaan tidak terjadi hanya karena satu kesalahan kecil. Kecelakaan merupakan akibat dari beberapa bentuk ketidakhatian yang berlangsung secara bersamaan. Oleh karena itu, kelalaian terdakwa dapat dikategorikan sebagai kealpaan berat atau *culpa lata*.

5. Penentuan Kealpaan dengan Kesadaran

Penentuan bahwa perbuatan terdakwa termasuk *bewuste culpa* didasarkan pada anggapan bahwa terdakwa menyadari risiko tindakannya, tetapi terlalu percaya bahwa kecelakaan tidak akan terjadi. Kesadaran tersebut dapat disimpulkan dari pengalaman terdakwa, kondisi jalan, jenis kendaraan, kecepatan kendaraan, dan manuver yang dilakukan.

Terdakwa mengetahui bahwa kendaraan yang dikemudikannya adalah bus berukuran besar dan membawa puluhan penumpang. Terdakwa juga melihat adanya dua truk di depannya dan mengetahui bahwa jalan dalam kondisi menurun. Meskipun menghadapi keadaan tersebut, terdakwa tetap memutuskan untuk menyalip dari sebelah kiri.

Keputusan untuk menyalip menunjukkan bahwa terdakwa menyadari keberadaan kendaraan lain dan memperhitungkan adanya suatu ruang untuk melewati kendaraan tersebut. Namun, perhitungan terdakwa ternyata keliru. Terdakwa terlalu percaya bahwa bus dapat melewati kedua truk tanpa menimbulkan kecelakaan.

Sikap tersebut sesuai dengan karakter *bewuste culpa*, yaitu pelaku mengetahui kemungkinan bahaya, tetapi menganggap akibat tidak akan terjadi. Terdakwa tidak menghendaki bus menabrak dump truck dan tidak menghendaki timbulnya korban. Namun, keyakinan bahwa manuver dapat dilakukan dengan aman tidak didasarkan pada kehati-hatian yang layak.

Apabila terdakwa sama sekali tidak mengetahui adanya kendaraan atau bahaya di depannya, perbuatannya lebih dekat dengan *onbewuste culpa*. Akan tetapi, dalam perkara ini, terdakwa mengetahui keberadaan kedua truk dan secara sadar mengambil keputusan untuk melakukan manuver menyalip. Karena itu, bentuk kealpaan terdakwa lebih tepat dikualifikasikan sebagai *bewuste culpa*.

6. Pertimbangan Yuridis Hakim

Pertimbangan yuridis merupakan pertimbangan yang didasarkan pada surat dakwaan, alat bukti, fakta persidangan, dan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam perkara ini, majelis hakim mempertimbangkan dakwaan kombinasi kumulatif dan alternatif yang diajukan penuntut umum.

Majelis hakim terlebih dahulu menilai Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pasal tersebut terdiri atas unsur setiap orang, mengemudikan kendaraan bermotor, karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Unsur setiap orang terpenuhi karena terdakwa merupakan subjek hukum yang identitasnya telah dibenarkan dan mampu bertanggung jawab. Unsur mengemudikan kendaraan bermotor terpenuhi karena terdakwa terbukti mengemudikan Bus Hino milik PT Pahala Kencana.



Unsur karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas terpenuhi berdasarkan cara terdakwa mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, menyalip dari sebelah kiri tanpa memperhitungkan jarak, tidak mengerem, dan tidak membunyikan klakson. Adapun unsur mengakibatkan orang lain meninggal dunia terpenuhi karena kecelakaan menyebabkan Andy Wijaya dan Redo Setiawan meninggal dunia.

Majelis hakim selanjutnya mempertimbangkan Pasal 310 ayat (3) mengenai kecelakaan yang mengakibatkan luka berat. Berdasarkan hasil pemeriksaan medis dan keterangan para saksi, terdapat empat korban yang mengalami luka berat.

Pasal 310 ayat (2) juga dipertimbangkan karena kecelakaan mengakibatkan satu orang mengalami luka-luka serta menimbulkan kerusakan kendaraan. Dengan demikian, seluruh akibat yang didakwakan oleh penuntut umum telah dibuktikan di persidangan.

Majelis hakim juga memastikan tidak terdapat alasan pembeda maupun alasan pemaaf yang dapat menghapus pertanggungjawaban pidana terdakwa. Kondisi kendaraan yang laik jalan serta keadaan terdakwa yang sehat memperkuat kesimpulan bahwa kecelakaan terjadi karena kelalaian dalam mengemudi.

7. Pertimbangan Nonyuridis Hakim

Selain pertimbangan yuridis, majelis hakim mempertimbangkan keadaan yang memberatkan dan meringankan terdakwa. Pertimbangan tersebut digunakan untuk menentukan berat pidana yang dianggap sesuai dengan tingkat kesalahan dan akibat perbuatan.

Keadaan yang memberatkan adalah perbuatan terdakwa mengakibatkan Andy Wijaya dan Redo Setiawan meninggal dunia. Selain itu, perbuatan terdakwa menyebabkan Kristina Handayani, Yusa Budi Astuti, Dadan Kurnia, dan Teguh Ramdani Saputra mengalami luka berat.

Akibat tersebut menunjukkan bahwa kelalaian terdakwa mempunyai tingkat keseriusan yang tinggi. Terdakwa bertanggung jawab atas keselamatan puluhan penumpang, tetapi gagal menerapkan kehati-hatian yang seharusnya dilakukan oleh pengemudi kendaraan umum.

Keadaan yang meringankan adalah terdakwa mengakui perbuatannya sehingga memperlancar persidangan, bersikap sopan, dan menyesali perbuatannya. Sikap tersebut menunjukkan bahwa terdakwa kooperatif selama proses pemeriksaan dan menyadari akibat dari kelalaiannya.

Berdasarkan keadaan yang memberatkan dan meringankan tersebut, majelis hakim menjatuhkan pidana penjara selama tiga tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00. Apabila denda tidak dibayar, denda tersebut diganti dengan pidana kurungan selama empat bulan.

Pidana yang dijatuhkan lebih berat satu tahun daripada tuntutan penuntut umum yang meminta pidana penjara selama dua tahun enam bulan. Penjatuhan pidana yang lebih berat dapat dipahami karena akibat kecelakaan tidak hanya berupa kematian dua orang, tetapi juga luka berat dan luka ringan terhadap beberapa korban.



8. Kepastian Hukum dalam Pertimbangan Hakim

Kepastian hukum menghendaki agar suatu perbuatan dinilai berdasarkan aturan yang telah ditetapkan sebelumnya. Kepastian hukum juga menuntut adanya kejelasan mengenai perbuatan yang dilarang, subjek yang dapat dimintai pertanggungjawaban, unsur kesalahan, serta jenis dan batas sanksi yang dapat dijatuhkan.

Dalam perkara ini, dasar hukum yang digunakan adalah Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Ketentuan tersebut secara jelas mengatur pertanggungjawaban pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan dengan korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan.

Majelis hakim telah menghubungkan setiap unsur pasal dengan fakta persidangan. Penilaian terhadap kelalaian tidak hanya didasarkan pada akibat kecelakaan, tetapi juga pada cara terdakwa mengemudikan kendaraan. Hal tersebut penting karena seseorang tidak boleh dipidana hanya berdasarkan timbulnya suatu akibat tanpa pembuktian kesalahan.

Pidana penjara selama tiga tahun enam bulan juga masih berada di bawah ancaman maksimum enam tahun sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (4). Denda sebesar Rp10.000.000,00 tidak melampaui batas maksimum Rp12.000.000,00. Oleh karena itu, jenis dan jumlah pidana yang dijatuhkan masih berada dalam batas kewenangan hakim.

Putusan tersebut juga memberikan kepastian mengenai penggunaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai aturan khusus. Meskipun Pasal 359 KUHP mengatur kealpaan yang menyebabkan kematian, kecelakaan lalu lintas secara khusus telah diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penerapan aturan khusus tersebut sesuai dengan asas *lex specialis derogat legi generali*.

9. Penilaian terhadap Pertimbangan Hakim

Pertimbangan hakim dalam menentukan kealpaan terdakwa pada dasarnya telah sesuai dengan fakta persidangan. Tindakan terdakwa mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi di jalan menurun, menyalip dari sisi kiri, tidak menjaga jarak, tidak membunyikan klakson, dan tidak mengerem menunjukkan adanya pelanggaran serius terhadap kewajiban kehati-hatian.

Pengalaman terdakwa sebagai pengemudi bus menjadi faktor penting dalam menentukan kemampuan memperkirakan akibat. Sebagai pengemudi profesional, terdakwa seharusnya mengetahui karakter kendaraan, jarak pengereman, bahaya jalan menurun, serta risiko menyalip tanpa ruang yang memadai.

Kualifikasi perbuatan sebagai *bewuste culpa* dapat dibenarkan karena terdakwa mengetahui kondisi berbahaya, tetapi tetap melakukan manuver dengan keyakinan bahwa kecelakaan tidak akan terjadi. Terdakwa tidak menghendaki akibat berupa kematian dan luka, tetapi secara sadar mengambil risiko berdasarkan perhitungan yang tidak tepat.

Namun, pertimbangan mengenai *bewuste culpa* seharusnya dinyatakan secara lebih eksplisit dalam putusan. Hakim perlu menjelaskan perbedaan antara kealpaan dengan kesadaran, kealpaan tanpa kesadaran, dan kesengajaan bersyarat. Penjelasan tersebut penting agar dasar penentuan bentuk kesalahan dapat dipahami oleh terdakwa, korban, masyarakat, dan aparat penegak hukum.



Meskipun demikian, secara keseluruhan pertimbangan hakim telah memenuhi prinsip kepastian hukum. Putusan didasarkan pada aturan yang jelas, alat bukti yang sah, fakta persidangan, dan pembuktian setiap unsur tindak pidana. Pidana yang dijatuhkan juga tidak melampaui ancaman maksimum yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

10. Analisis Pertanggungjawaban Pidana Terdakwa

Pertanggungjawaban pidana tidak timbul hanya karena adanya kecelakaan dan korban. Pidana harus didasarkan pada pembuktian bahwa pelaku melakukan perbuatan yang dilarang, mempunyai kesalahan, mampu bertanggung jawab, serta tidak memiliki alasan pembeda atau alasan pemaaf. Keempat unsur tersebut harus dinilai secara menyeluruh agar seseorang tidak dipidana hanya berdasarkan akibat yang terjadi.

Dalam Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg, perbuatan yang dilarang berupa tindakan mengemudikan kendaraan bermotor secara lalai sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Kelalaian terdakwa menimbulkan beberapa akibat sekaligus, yaitu dua orang meninggal dunia, empat orang mengalami luka berat, satu orang mengalami luka-luka, dan kendaraan mengalami kerusakan.

Perbuatan terdakwa memenuhi rumusan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pasal 310 ayat (4) diterapkan terhadap akibat berupa kematian, ayat (3) terhadap korban luka berat, dan ayat (2) terhadap korban luka ringan serta kerusakan kendaraan atau barang.

Penerapan ketentuan tersebut lebih tepat dibandingkan penggunaan Pasal 359 KUHP. Meskipun Pasal 359 KUHP mengatur kealpaan yang menyebabkan kematian, kecelakaan lalu lintas telah diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Berdasarkan asas *lex specialis derogat legi generali*, ketentuan khusus mengesampingkan ketentuan umum sepanjang mengatur objek dan peristiwa hukum yang sama.

Kesalahan terdakwa berbentuk kealpaan, bukan kesengajaan. Terdakwa tidak mempunyai kehendak untuk menabrak dump truck atau menimbulkan kematian dan luka kepada para korban. Namun, tidak adanya kehendak terhadap akibat bukan berarti terdakwa terbebas dari pertanggungjawaban pidana. Kesalahan tetap terdapat pada cara terdakwa mengemudikan kendaraan tanpa menerapkan kehati-hatian yang diwajibkan.

Sebagai pengemudi kendaraan umum, terdakwa mempunyai kewajiban hukum dan profesional untuk melindungi keselamatan penumpang. Kewajiban tersebut lebih tinggi daripada kewajiban pengemudi kendaraan pribadi karena kendaraan yang dikemudikan berukuran besar dan membawa 34 penumpang. Setiap keputusan mengenai kecepatan, jarak aman, pengereman, dan manuver harus diperhitungkan secara lebih cermat.

Terdakwa terbukti mampu bertanggung jawab. Selama pemeriksaan, terdakwa berada dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dapat memahami proses persidangan, serta mampu menjelaskan peristiwa yang terjadi. Tidak ditemukan gangguan kejiwaan atau keadaan lain yang menyebabkan terdakwa tidak mampu memahami sifat perbuatannya.

Tidak ditemukan pula alasan pembeda maupun alasan pemaaf. Kecelakaan tidak terjadi karena pembelaan terpaksa, pelaksanaan perintah undang-undang, perintah jabatan, daya



paksa, atau keadaan darurat. Kondisi bus sebelumnya dinyatakan laik jalan, sedangkan terdakwa dalam keadaan sehat dan tidak dipengaruhi alkohol. Dengan demikian, kecelakaan tidak dapat dibebankan pada faktor yang sepenuhnya berada di luar kendali terdakwa.

Menurut penulis, seluruh syarat pertanggungjawaban pidana telah terpenuhi. Terdakwa melakukan perbuatan yang dilarang, memiliki kesalahan dalam bentuk kealpaan, mampu bertanggung jawab, dan tidak mempunyai alasan penghapus pidana. Karena itu, penjatuhan pidana kepada terdakwa telah memiliki dasar hukum yang sah.

Kematian dan luka para korban juga merupakan akibat yang dapat diperkirakan dari tabrakan yang melibatkan bus berkecepatan tinggi. Akibat tersebut bukan akibat yang terlalu jauh atau tidak berhubungan dengan perbuatan terdakwa. Dengan demikian, hubungan kausal antara kelalaian dan akibat telah terbukti.

11. Analisis Pertimbangan Hakim

Majelis hakim telah mendasarkan putusan pada alat bukti yang sah, yaitu keterangan saksi, keterangan terdakwa, surat, barang bukti, hasil visum et repertum, dan hasil pemeriksaan tempat kejadian perkara. Alat-alat bukti tersebut saling bersesuaian dan membentuk keyakinan bahwa terdakwa melakukan tindak pidana yang didakwakan.

Pertimbangan hakim mengenai unsur “setiap orang” dan “mengemudikan kendaraan bermotor” telah tepat. Identitas terdakwa tidak diperselisihkan dan terdakwa terbukti sebagai pengemudi bus ketika kecelakaan terjadi.

Pertimbangan mengenai unsur kelalaian juga telah didasarkan pada fakta konkret. Hakim tidak semata-mata menyimpulkan adanya kelalaian dari terjadinya kecelakaan. Hakim menghubungkan kelalaian dengan kecepatan kendaraan, kondisi jalan menurun, cara menyalip, tidak adanya pengereman, dan tidak dibunyikannya klakson.

Pendekatan tersebut sesuai dengan prinsip pertanggungjawaban pidana berdasarkan kesalahan. Akibat berupa kematian dan luka memang penting, tetapi terdakwa baru dapat dipidana setelah dibuktikan bahwa akibat tersebut muncul karena ketidakhati-hatiannya.

Pertimbangan mengenai korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan juga didukung oleh hasil pemeriksaan medis. Hal tersebut memberikan dasar untuk menerapkan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) secara kumulatif berdasarkan beragam akibat yang ditimbulkan dalam satu peristiwa kecelakaan.

Namun, menurut penulis, pertimbangan mengenai bentuk *bewuste culpa* seharusnya dijelaskan secara lebih tegas. Majelis hakim perlu menguraikan bahwa terdakwa menyadari risiko dari manuver yang dilakukan, tetapi secara keliru yakin kecelakaan tidak akan terjadi. Penjelasan ini penting untuk membedakan *bewuste culpa* dari *onbewuste culpa* dan *dolus eventualis*.

Pertimbangan yang lebih rinci mengenai bentuk kealpaan dapat memperkuat kualitas putusan. Uraian tersebut juga dapat memberikan pedoman bagi aparat penegak hukum dalam menangani perkara serupa dan mencegah terjadinya perbedaan penafsiran mengenai tingkat kesalahan pengemudi.



12. Analisis Pidana yang Dijatuhkan

Majelis hakim menjatuhkan pidana penjara selama tiga tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00. Jika denda tidak dibayar, denda tersebut diganti dengan pidana kurungan selama empat bulan.

Pidana tersebut lebih berat daripada tuntutan penuntut umum yang meminta pidana penjara selama dua tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00. Hakim mempunyai kewenangan untuk menjatuhkan pidana lebih berat daripada tuntutan penuntut umum sepanjang tidak melampaui ancaman pidana maksimum dan mempunyai dasar pertimbangan yang cukup.

Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memberikan ancaman pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00. Dengan demikian, pidana penjara tiga tahun enam bulan dan denda Rp10.000.000,00 masih berada dalam batas yang ditentukan undang-undang.

Keadaan yang memberatkan adalah perbuatan terdakwa mengakibatkan dua orang meninggal dunia dan empat orang mengalami luka berat. Jumlah korban dan tingkat akibat menjadi alasan yang wajar untuk menjatuhkan pidana lebih berat daripada tuntutan penuntut umum.

Keadaan yang meringankan adalah terdakwa mengakui perbuatannya, bersikap sopan, memperlancar persidangan, dan menyesali perbuatannya. Pertimbangan tersebut mencerminkan bahwa pemidanaan tidak hanya diarahkan sebagai pembalasan, tetapi juga memberikan kesempatan kepada terdakwa untuk memperbaiki diri.

Menurut penulis, pidana yang dijatuhkan telah mempertimbangkan keseimbangan antara tingkat kesalahan, akibat perbuatan, dan keadaan pribadi terdakwa. Pidana penjara diperlukan untuk memberikan pertanggungjawaban atas hilangnya nyawa dan luka para korban, sedangkan keadaan yang meringankan mencegah pidana dijatuhkan secara berlebihan.

Akan tetapi, pertimbangan putusan masih lebih banyak diarahkan pada pemidanaan terdakwa daripada pemulihan korban. Putusan belum memperlihatkan pembahasan yang memadai mengenai ganti kerugian, santunan, atau bentuk tanggung jawab terhadap keluarga korban. Padahal, kepentingan korban merupakan salah satu unsur penting dalam mencapai keadilan dan kemanfaatan hukum.

13. Analisis Berdasarkan Tujuan Pemidanaan

Pemidanaan tidak semata-mata bertujuan membalas kesalahan pelaku. Pidana juga bertujuan mencegah tindak pidana, memperbaiki pelaku, melindungi masyarakat, dan memulihkan keseimbangan yang terganggu akibat tindak pidana.

Berdasarkan teori absolut, pidana dijatuhkan sebagai konsekuensi atas kesalahan terdakwa. Terdakwa telah melakukan kelalaian berat yang mengakibatkan dua orang meninggal dunia dan beberapa orang mengalami luka. Oleh karena itu, terdakwa harus menerima pidana sebagai bentuk pertanggungjawaban.

Berdasarkan teori relatif, pidana diarahkan untuk mencegah terdakwa mengulangi perbuatannya dan memberikan peringatan kepada pengemudi lainnya. Penjatuhan pidana



diharapkan mendorong pengemudi kendaraan umum untuk menaati batas kecepatan, menjaga jarak, memperhitungkan kondisi jalan, dan tidak melakukan manuver berbahaya.

Berdasarkan teori gabungan, pidana harus mengandung unsur pembalasan yang proporsional sekaligus memberikan manfaat bagi pelaku dan masyarakat. Pidana penjara selama tiga tahun enam bulan dapat dipandang sebagai bentuk pertanggungjawaban sekaligus sarana pembinaan.

Pemidanaan terhadap terdakwa juga harus dilihat dalam kerangka perlindungan masyarakat. Kecelakaan yang melibatkan kendaraan umum dapat menimbulkan korban dalam jumlah besar. Penegakan hukum yang tegas diperlukan untuk memastikan bahwa pengemudi dan perusahaan angkutan menerapkan standar keselamatan secara konsisten.

Namun, tujuan pemidanaan belum sepenuhnya tercapai apabila hanya berfokus pada penghukuman pelaku. Pemulihan korban dan keluarga korban juga perlu mendapat perhatian. Proses hukum seharusnya mendorong adanya pertanggungjawaban yang lebih menyeluruh, termasuk pemulihan kerugian dan perlindungan terhadap korban.

14. Analisis dari Perspektif Kepastian Hukum

Kepastian hukum menghendaki agar hukum dirumuskan secara jelas, diterapkan secara konsisten, dan dapat diperkirakan akibatnya. Setiap orang harus mengetahui perbuatan yang dilarang dan sanksi yang dapat dikenakan apabila melanggar larangan tersebut.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah memberikan pengaturan yang jelas mengenai kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian. Pasal 310 membedakan sanksi berdasarkan tingkat akibat, mulai dari kerusakan barang, luka ringan, luka berat, hingga kematian.

Penerapan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) dalam perkara ini sesuai dengan akibat yang terungkap di persidangan. Dua korban meninggal dunia menjadi dasar penerapan ayat (4), empat korban luka berat menjadi dasar ayat (3), dan satu korban luka-luka serta kerusakan kendaraan menjadi dasar ayat (2).

Hakim juga menerapkan peraturan yang berlaku pada saat perbuatan dilakukan. Tidak terdapat penerapan hukum secara retroaktif. Jenis dan berat pidana yang dijatuhkan masih berada dalam batas ancaman pidana yang ditentukan undang-undang.

Putusan telah memberikan kepastian hukum kepada terdakwa karena terdakwa mengetahui dasar pemidanaan, unsur tindak pidana yang dinyatakan terbukti, serta pidana yang harus dijalani. Putusan juga memberikan kepastian kepada korban dan masyarakat bahwa kelalaian dalam mengemudikan kendaraan yang menimbulkan kematian serta luka dapat dimintai pertanggungjawaban pidana.

Meskipun demikian, kepastian hukum tidak hanya berkaitan dengan penerapan pasal yang tepat. Pertimbangan hakim juga harus disusun secara jelas dan konsisten. Penjelasan mengenai bentuk kealpaan, hubungan kausal, serta alasan menentukan berat pidana harus dapat dipahami secara rasional.

Menurut penulis, Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg secara umum telah memenuhi kepastian hukum. Namun, kualitas kepastian hukum dapat diperkuat apabila hakim



menguraikan secara lebih eksplisit alasan mengategorikan perbuatan terdakwa sebagai *bewuste culpa* dan *culpa lata*.

15. Temuan Akhir Analisis

Berdasarkan keseluruhan pembahasan, terdapat beberapa temuan utama. Pertama, terdakwa dapat dimintai pertanggungjawaban pidana karena seluruh unsur Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah terpenuhi.

Kedua, kesalahan terdakwa berbentuk *bewuste culpa* karena terdakwa mengetahui risiko dari tindakan mengemudi dengan kecepatan tinggi dan menyalip tanpa jarak aman, tetapi secara keliru meyakini bahwa kecelakaan tidak akan terjadi. Kealpaan tersebut juga tergolong *culpa lata* karena menunjukkan penyimpangan yang serius dari standar kehati-hatian pengemudi kendaraan umum.

Ketiga, terdapat hubungan kausal antara cara terdakwa mengemudikan kendaraan dan akibat berupa kematian serta luka para korban. Tidak terdapat faktor lain yang memutuskan hubungan tersebut.

Keempat, terdakwa mampu bertanggung jawab dan tidak memiliki alasan pembeda maupun alasan pemaaf. Karena itu, tidak terdapat dasar untuk menghapus pertanggungjawaban pidananya.

Kelima, pertimbangan hakim telah didasarkan pada alat bukti, fakta persidangan, keadaan yang memberatkan, dan keadaan yang meringankan. Pidana penjara selama tiga tahun enam bulan dan denda Rp10.000.000,00 masih berada dalam batas ancaman pidana yang ditentukan undang-undang.

Dengan demikian, menurut penulis, Putusan Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg telah memenuhi prinsip pertanggungjawaban pidana dan kepastian hukum. Namun, pertimbangan mengenai bentuk kealpaan dan pemulihan kepentingan korban masih perlu diperkuat agar putusan tidak hanya memberikan kepastian, tetapi juga mencerminkan kemanfaatan dan keadilan yang lebih menyeluruh.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia didasarkan pada adanya perbuatan pidana, kesalahan, kemampuan bertanggung jawab, hubungan kausal, serta tidak adanya alasan pembeda dan alasan pemaaf. Dalam Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg, terdakwa Didik Irawan bin Bokhari terbukti mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi di jalan menurun, menyalip dua truk melalui sisi kiri tanpa memperhitungkan jarak aman, serta tidak membunyikan klakson dan tidak melakukan pengereman sebelum menabrak dump truck dari belakang. Perbuatan tersebut mengakibatkan dua orang meninggal dunia, empat orang mengalami luka berat, dan satu orang mengalami luka-luka. Terdakwa berada dalam keadaan sehat, mampu bertanggung jawab, dan tidak mempunyai alasan penghapus pidana. Oleh karena itu, penerapan Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah sesuai dengan fakta hukum dan akibat yang ditimbulkan.



Ketentuan tersebut tepat digunakan sebagai aturan khusus berdasarkan asas *lex specialis derogat legi generali*.

Pertimbangan hakim dalam menentukan kealpaan terdakwa didasarkan pada keterangan saksi, keterangan terdakwa, hasil visum et repertum, surat keterangan kematian, barang bukti, dan hasil pemeriksaan tempat kejadian perkara. Kesalahan terdakwa dapat dikategorikan sebagai *bewuste culpa* atau kealpaan dengan kesadaran karena terdakwa mengetahui risiko mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi dan melakukan manuver menyalip pada jalan menurun, tetapi secara keliru meyakini bahwa kecelakaan tidak akan terjadi. Kealpaan tersebut juga tergolong *culpa lata* karena menunjukkan penyimpangan yang serius dari standar kehati-hatian seorang pengemudi kendaraan umum. Berdasarkan keadaan yang memberatkan dan meringankan, majelis hakim menjatuhkan pidana penjara selama tiga tahun enam bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00 dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama empat bulan. Putusan tersebut telah memenuhi kepastian hukum karena didasarkan pada aturan yang jelas, alat bukti yang sah, pembuktian setiap unsur tindak pidana, dan sanksi yang masih berada dalam batas ancaman pidana. Namun, uraian mengenai kualifikasi *bewuste culpa* dan pemulihan kepentingan korban masih perlu diperjelas agar putusan juga mencerminkan kemanfaatan dan keadilan secara lebih menyeluruh.

Hakim dalam memeriksa dan memutus perkara kecelakaan lalu lintas akibat kealpaan hendaknya menguraikan secara lebih jelas bentuk dan tingkat kealpaan pelaku. Pertimbangan putusan perlu menjelaskan indikator yang digunakan untuk membedakan *bewuste culpa*, *onbewuste culpa*, dan *dolus eventualis*. Penjelasan tersebut penting untuk menjaga konsistensi penerapan hukum dan memberikan kepastian hukum kepada terdakwa, korban, masyarakat, serta aparat penegak hukum yang menangani perkara serupa.

Penuntut umum dan penyidik kepolisian hendaknya mengumpulkan serta menyajikan bukti secara lebih lengkap mengenai kecepatan kendaraan, jarak aman, kondisi jalan, kondisi kendaraan, waktu mengemudi, tindakan pengereman, rekaman perjalanan, dan keadaan fisik pengemudi. Pemeriksaan tersebut diperlukan agar penentuan kealpaan tidak hanya didasarkan pada akibat kecelakaan, tetapi juga pada tindakan konkret pengemudi sebelum kecelakaan terjadi.

Perusahaan angkutan umum harus memperkuat pengawasan terhadap kelayakan pengemudi dan kendaraan. Pengaturan waktu kerja dan istirahat pengemudi, pemeriksaan kesehatan, evaluasi kemampuan mengemudi, pemantauan kecepatan kendaraan, serta kepatuhan terhadap standar keselamatan harus dilakukan secara berkala. Pengawasan tersebut diperlukan karena keselamatan penumpang tidak hanya menjadi tanggung jawab pengemudi, tetapi juga menjadi bagian dari tanggung jawab perusahaan angkutan.

Aparat penegak hukum perlu memberikan perhatian yang lebih besar terhadap hak dan kepentingan korban. Penanganan perkara tidak seharusnya berhenti pada penjatuhan pidana terhadap pengemudi, tetapi juga perlu mendorong pemenuhan santunan, penggantian kerugian, biaya pengobatan, serta perlindungan bagi korban dan keluarga korban. Dengan demikian, penegakan hukum kecelakaan lalu lintas dapat memenuhi kepastian hukum sekaligus memberikan keadilan dan kemanfaatan bagi seluruh pihak.



REFERENSI

- Ali, Mahrus. (2015). *Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Chazawi, Adami. (2014). *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1: Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-Teori Pemidanaan, dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hamzah, Andi. (2017). *Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Harahap, M. Yahya. (2017). *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Pemeriksaan Sidang Pengadilan, Banding, Kasasi, dan Peninjauan Kembali*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Kansil, C.S.T., & Kansil, Christine S.T. (2015). *Pokok-Pokok Hukum Pidana*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Lamintang, P.A.F., & Lamintang, Theo. (2012). *Delik-Delik Khusus: Kejahatan terhadap Nyawa, Tubuh, dan Kesehatan*. Bandung: CV Mandar Maju.
- Moeljatno. (2015). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Muladi, & Arief, Barda Nawawi. (2010). *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*. Bandung: Alumni.
- Prodjodikoro, Wirjono. (2011). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.
- Remmelink, Jan. (2003). *Hukum Pidana: Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting dari KUHP Belanda dan Padanannya dalam KUHP Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Roeslan Saleh. (1983). *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*. Jakarta: Aksara Baru.
- Soekanto, Soerjono, & Mamudji, Sri. (2015). *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sudarto. (2018). *Hukum Pidana I*. Semarang: Yayasan Sudarto.
- Utrecht, E., & Moh. Saleh Djindang. (1983). *Pengantar dalam Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Harapan.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana).
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana).
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.
- Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 315/Pid.Sus/2024/PN.Smg.