

KONTRUKSI KELALAIAN BERKENDARA BERMOTOR MENYEBABKAN MATINYA ORANG DALAM KELUARGA MENURUT UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Eko Iswahyudi
Universitas Kahuripan Kediri, Jawa Timur, Indonesia
email: ekoiswahyudi@kahuripan.ac.id

Abstrak

Perkembangan teknologi dan informasi yang pesat sangat mempengaruhi dalam kehidupan sosial, lalu lintas dan angkutan jalan mengalami perubahan yang begitu cepat kendaraan bermotor salah satu alat transportasi masyarakat untuk berinteraksi sangat berdampak, Undang Undang no.22 Tahun 2009 Tentang LLAJ harus terus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, serta ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan. Kejahatan lalu lintas sebagaimana pasal 310 ayat(4) banyak yang mentersangkakan keluarga korban menjadikan norma yang ambigu. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan normatif dan pendekatan kasus laka lantasi dengan subyek pada keluarga korban yang dtersangkakan. Dengan harapan penyelesaian keadilan Restoratif harus didahulukan.

Kata Kunci: pertanggungjawaban pidana, keadilan restoratif, keluarga

Abstract

The rapid development of technology and information has had a huge impact on social life, traffic and road transport are experiencing rapid changes, motorized vehicles, one of society's means of transportation for interaction, have had a huge impact, Law no. 22 of 2009 concerning LLAJ must continue to develop its potential and role to realizing security, prosperity and order in traffic and road transportation. Traffic crimes as stated in Article 310 paragraph (4) are often suspected by the victim's family of creating ambiguous norms. This research method uses a normative approach and a traffic accident case approach with the subject being the family of the alleged victim. With the hope that restorative justice must be prioritized.

Keywords: *criminal accountability, Restorative Justice, victim's family.*

PENDAHULUAN

Lalu lintas dan angkutan jalan (selanjutnya disingkat LLAJ) mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945). Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ harus terus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, serta ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan., 2009).

Dengan peran yang sangat penting sehingga lalu lintas dan angkutan jalan mendapat prioritas dan selalu dikembangkan dalam Upaya memberkan kenyamanan terhadap Masyarakat dengan memperhatikan Perubahan yang terjadi di masyarakat dalam konteks LLAJ terjadi begitu cepat melampaui pengaturan di dalam UU tentang LLAJ. Perubahan tersebut seharusnya diikuti dengan perubahan aturan hukum yang ada, sehingga kondisi di masyarakat dapat diakomodir oleh hukum (Istanto, n.d.). Konsep tersebut dikenal dengan politik hukum formal yang bertujuan untuk “menjadikan *ius constitutum*” yang diperkembangkan dari stelsel-stelsel hukum yang lama, menjadi *ius constituendum* atau hukum untuk masa yang akan datang (Latif Abdul, 2016).

Pemerintah telah beberapa kali melakukan pembenahan, dengan dibentuknya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini. sehingga diganti dengan undang undang No. 22 Tahun 2009 yang baru, bahkan saat ini RUU LLAJ sudah masuk dalam agenda Program Legislasi Nasional (Prolegnas) Prioritas Tahun 2022 pada nomor urut 47. Dalam rangka mensinkronisasikan

materi pengaturan terkait penyelenggaraan LLAJ yang ada di dalam UU Cipta Kerja, serta merespon perkembangan, permasalahan, dan kebutuhan hukum dalam penyelenggaraan LLAJ, UU tentang LLAJ perlu dilakukan revisi (Hukum, 2017). Hal ini terkait dengan tujuan Negara Republik Indonesia sebagaimana tercantum dalam Pembukaan UUD 1945 alenia 4, yaitu melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial (Syahrani, 2009).

Upaya pemerintah dalam membenahan system untuk Lalulintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 3 UU No. 22 Th 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009) dengan tujuan untuk; (a) terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, (b) terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan (c) terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Untuk bisa terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum pada Masyarakat juga perlu pertimbangan pada kehidupan sosial yang berkembang saat ini. sebagaimana bunyi pasal 310 ayat (4) Undang Undang no 22 th 2009 yang menyebutkan bahwa Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Dengan beberapa kasus sebagaimana bunyi pasal 310 ayat (4), ada peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan subyek hukum, selain sebagai pelaku dan keluarga korban. contoh peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Pasuruan pada Selasa, 12 Maret 2024. Sebuah kendaraan sepeda motor Honda Beat Nopol W-5624-WB yang ditumpangi pasangan suami istri mengalami kecelakaan lalu lintas Naasnya, dalam laka lantasi di Jalan Raya Banyuwangi-Surabaya, Kelurahan Dermo, Kecamatan Bangil tersebut, sang istri yang terpelempar dari boncengan suaminya, tewas usai tertabrak kendaraan truk tronton boks nopol L-8816-UJ (Risqullah & Rois, 2024) dan juga Peristiwa kecelakaan mobil yang dikemudikan oleh Saipul Jamil di kilometer 97 jalan Tol Cipularang-Jawa Barat pada tahun 2011 dan mengakibatkan istrinya meninggal dunia. Aparat kepolisian kemudian memproses Saipul Jamil dan meminta pertanggungjawaban pidana akibat kelalaiannya hingga mengakibatkan matinya seseorang, yaitu istrinya sendiri. Saipul Jamil kemudian dituntut oleh Jaksa Penuntut Umum dengan 1,5 tahun penjara dan oleh Pengadilan Negeri Purwakarta divonis 5 bulan penjara dengan masa percobaan 1 tahun.

Peristiwa kecelakaan lalu lintas yang sama menimpa Edi Kusmanto Wardoyo, warga Kelurahan Kademangan Kecamatan Kademangan Kota Probolinggo. Dia dipidana karena telah lalai dalam mengemudikan kendaraan bermotor yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan serta mengakibatkan orang lain meninggal dunia, yaitu istrinya sendiri. Atas perbuatannya pelaku dikenakan Pasal 310 ayat 4 UU LLAJ. Polres Probolinggo Kota menyelesaikan dengan mediasi penal (Data Polres Probolinggo, 2012).

Beberapa peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelaku dan juga sebagai pasangan korban sebagaimana kasus yang terjadi diatas, adalah keluarga dari korban kecelakaan lalu lintas, sehingga sesuai pasal 310 ayat (4) Undang Undang No.22 Tahun 2009 pelaku mempunyai pertanggung jawaban pidana terhadap kecelakaan lalu lintas yang telah terjadi. Walaupun diliputi dengan rasa nestapa menghantui pada pelaku, dan mempengaruhi pada kejiwaannya (Sudarto, 1990).

Peristiwa kematian orang yang dicintai, ini dapat membuat mereka merasa bersalah. Rasa bersalah tercantum tidak hanya di antara reaksi terhadap kehilangan orang yang dicintai (Strobe, H, & Stroebe, 2007) tetapi juga merupakan bagian integral dari depresi. Rasa bersalah dalam konteks duka telah didefinisikan sebagai "reaksi emosional yang penuh penyesalan dalam duka, dengan pengakuan telah gagal memenuhi standar dan harapan batin seseorang dalam hubungan dengan almarhum dan/atau kematian" (Li, Stroebe, Chan, & Chon, 2014).

Penerapan Undang Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana pasal 310 ayat (4) bersamaan dengan perkembangan transportasi kendaraan bermotor untuk upaya perlindungan pengemudi kendaraan bermotor tidak adanya rasa keadilan sosial masyarakat, yang tujuannya semata mata hanya untuk penegakan hukum dan kepastian hukum dengan mengutip pendapat Satjipto Rahardjo bahwa Masyarakat tidak hanya ingin melihat keadilan diciptakan dalam masyarakat dan kepentingan-kepentingannya dilayani oleh hukum, melainkan juga menginginkan agar dalam masyarakat terdapat peraturan-peraturan yang menjamin kemanfaatan dalam hubungan mereka satu sama lain. Hukum dituntut untuk memenuhi berbagai karya, yaitu: keadilan, kegunaan (kemanfaatan) dan kepastian hukum.

Proses peradilan memiliki tanggung jawab besar dalam melahirkan putusan putusan yang mencerminkan kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan sehingga peradilan menjadi tempat mengayomi harapan dan keinginan masyarakat. Dari peristiwa kecelakaan lalu lintas sebagaimana tersebut diatas dengan mengacu Undang Undang No.22 Tahun 2009 sebagaimana pasal 310 ayat (4), tidak bisa mewujudkan pada tujuan hukum, dimana pelaku dalam proses peradilan harus mempertanggungjawabkan perbuatan hukum, sedang sisi lain secara psikologis perasaan bersalah atas kematian pasangannya akibat dari tindakan kurang hati hatinya dalam berkendara bermotor selalu menyelimuti hidupnya (depresi mayor) (Charles, 1961).

Peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan suami istri sebagaimana Pasal 310 ayat (4) “mengakibatkan orang lain meninggal dunia “ tidak ada perkecualian dalam proses peradilan, memang proses hukum harus tetap dilaksanakan dan harus ditegakkan (*equality before the law*). walaupun Pasal 310 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas, menyatakan semua korban tewas kecelakaan akibat kelalaian pengemudi terhitung sebagai orang lain.

Tujuan dari penelitian ini sebagaimana bunyi pasal 310 ayat (4) untuk dilakukan rekonstruksi norma terhadap pelaku yang terdampak depresi mayor dan memberikan perlindungan dalam upaya menciptakan keadilan dengan tetap berazaskan pada Undang Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalulintas dan jalan raya.

Berdasarkan latar belakang diatas penulis tertarik untuk menulis jurnal yang berjudul "Kontruksi Kelalaian Berkendara Bermotor Menyebabkan matinya Orang Dalam keluarga” Dengan rumusan masalah :Apakah penerapan pasal 310 ayat (4) UU no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan raya sudah bisa memberikan keadilan dan kemanfaatan kepada keluarga korban yang lalai dalam berkendara bermotor ?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif. Dengan menggunakan pendekatan kasus (*Case Approach*) dan pendekatan Undang-undang (*Statue Approach*). Dalam penelitian ini digunakan teknik pengumpulan data studi pustaka, wawancara, dan pembandingan. Kemudian diolah dan di analisis secara deskriptif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kesalahan dan bertanggung jawaban pidana

Moelyatno, yang membedakan dengan tegas "dapat dipidananya perbuatan" (*de strafbaarheid van het feit atau het verboden zjir van het feit*) dan "dapat dipidananya orang" (*strafbaarheid van den persoon*). Sejalan dengan itu, beliau memisahkan antara pengertian "perbuatan pidana" (*criminal act*) dan "pertanggungjawaban pidana" (*criminal responsibility atau criminal liability*) (Sudarto, 1990) dipidananya seseorang tidaklah cukup apabila perbuatan seseorang telah memenuhi unsur delik dalam undang- undang, tetapi masih ada syarat lain yang harus mdipenuhi yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu harus mempunyai kesalahan atau bersalah. Dengan perkataan lain, orang tersebut harus dapat mempertanggungjawabkan atas perbuatannya atau jika dilihat dari sudut perbuatannya, berarti perbuatan tersebut harus dapat dipertanggungjawabkan kepada orang tersebut. Jadi, di sini berlaku asas "*Geen Straf Zonder Schuld*" (tiada pidana tanpa kesalahan). Karena hal tersebut dipisahkan, pengertian perbuatan pidana tidak meliputi pertanggungjawaban pidana. Perbuatan

Pidana tidak meliputi pertanggung jawaban yang disebut pandangan dualistis.

Pandangan ini merupakan penyimpangan dari pandangan yang monistis antara lain yang dikemukakan oleh Simons yang merumuskan "*strafbaar feit*" adalah: "*een strafbaar gestelde, onrechtmatige met schuld verband staande handeling van een toerekeningsvatbaar persoon*".

Jadi unsur-unsurnya adalah:

1. Perbuatan manusia (positif atau negatif; berbuat atau tidak berbuat atau membiarkan);
2. Diancam dengan pidana (*strafbaar gesteld*);
3. Melawan hukum (*onrechtmatig*);
4. Dilakukan dengan kesalahan (*met schuld in verband staand*);
5. Oleh orang yang mampu bertanggung jawab (*toerekenings- vatbaar persoon*)

Simons mencampur unsur objektif (perbuatan) dan unsur subjektif (pembuat). Yang disebut sebagai unsur objektif ialah:

1. Perbuatan orang;
2. Akibat yang kelihatan dari perbuatan itu;
3. Mungkin ada keadaan tertentu yang menyertai perbuatan itu seperti dalam Pasal 281 KUHP sifat "*openbaar*" atau "*di muka umum*".

Segi subjektif dari *strafbaar feit*:

1. Orang yang mampu bertanggung jawab;
2. Adanya kesalahan (*dolus* atau *culpa*).

Kesalahan ini dapat berhubungan dengan akibat dari perbuatan atau dengan keadaan-keadaan saat perbuatan itu dilakukan. Sudarto berpendapat bahwa untuk menentukan adanya pidana, kedua pendirian itu tidak mempunyai perbedaan prinsipil, karena apabila orang menganut pendirian yang satu hendaknya memegang pendirian itu secara konsekuen, agar supaya tidak ada kekacauan pengertian (*begrijpen verwarring*). Jadi, dalam mempergunakan istilah "tindak pidana" haruslah pasti bagi orang lain apakah yang dimaksudkan ialah menurut pandangan monistis atukah yang dualistis. Bagi yang berpandangan monistis seseorang yang melakukan tindak pidana sudah dapat dipidana, sedangkan bagi yang berpandangan dualistis sama sekali belum mencukupi syarat untuk dipidana karena harus disertai syarat pertanggungjawaban pidana yang harus ada pada orang yang berbuat.

Restorative Justice

Keadilan restoratif (*restorative justice*) merupakan mekanisme penyelesaian perkara pidana yang tidak selalu menerapkan pemidanaan atau pemenjaraan namun, berorientasi pada penyalarsan kepentingan korban dan pertanggung jawaban pelaku dalam perkara pidana, konsep restorative justice dalam aturan Internasional mulai dikenal sejak 1985 seperti termuat dalam Rule 11 Beijing Rules (Standard Minimum Rules for the Administration of Juvenile

Justice –SMR-JJ). Aturan ini hasil Resolusi Kongres VII PBB No.40/33 Tahun 1985. (“Handbook on RJ Programmes” pada 2006.) Dalam tataran hukum nasional, konsep keadilan restoratif mulai diadopsi sejak tahun 2009. Seperti UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kemungkinan adanya mediasi (penal) dalam Pasal 236 ayat (2); disebutkan ganti kerugian itu dapat dilakukan diluar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat. Surat Kapolri No. Pol: B/3022/XII/2009/SDOPS tanggal 14 Desember 2009 tentang Penanganan Kasus melalui ADR (*Alternatif Dispute Resolution*); aturan diversifikasi dalam UU 11/2012; (penyelesaian perkara anak diluar peradilan yang melibatkan korban dan pelaku dan keluarga anak yang bermasalah) mediasi penal bidang hak cipta dalam Pasal 95 ayat (4) UU No. 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta; mediasi penal bidang paten dalam Pasal 154 UU No. 13 Tahun 2016 tentang Hak Paten.

Dengan konsep penyelesaian perkara pidana diluar proses peradilan (*Restorative Justice*) secara struktural keadilan restoratif memadukan antara mekanisme peradilan pidana dengan partisipasi masyarakat, dalam suatu mediasi musyawarah untuk mendapat kesepakatan antara korban, pelaku, keluarga korban, keluarga pelaku, penegak hukum, serta pihak terkait,” Penerapan keadilan Restoratif (*Restorative Justice*) dalam pelaksanaannya dari masing-masing penegak hukum telah dilaksanakan, baik dari pihak Kepolisian sebagai penyidik, Kejaksaan sebagai penuntutan dan Pengadilan bertujuan pemidanaan yang terintegratif dengan menggabungkan “filsafat Retributif, deterren dan rehabilitasi” terhadap pelaku perbuatan pidana. Dengan adanya kebijakan hukum (*legal policy*) tentang keadilan restoratif yang dilakukan oleh aparat penegak hukum, memberikan nilai dalam kehidupan berbangsa dan bernegara sebagaimana sila dari pada Pancasila “kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan perwakilan” dengan mengedepankan musyawarah dan gotong royong untuk menuju demokrasi Pancasila.

Produk hukum yang karakternya mencerminkan pemenuhan atas tuntutan tuntutan, baik individu maupun berbagai kelompok sosial di dalam masyarakat sehingga lebih mampu mencerminkan rasa keadilan di masyarakat. Proses pembuatan hukum responsif ini mengundang secara terbuka partisipasi dan aspirasi masyarakat, dan lembaga-lembaga peradilan, hukum diberi fungsi sebagai alat pelaksana bagi kehendak masyarakat, sedangkan rumusannya biasanya cukup rinci sehingga tidak terbuka untuk dapat diinterpretasikan berdasarkan kehendak dan visi pemerintah sendiri (Mahfud MD, , 1999, hlm. 326).

Kepolisian, Kejaksaan dan Pengadilan dalam sistem penyelenggaraan penegakan Peradilan Pidana, dengan menggunakan instrumen *restorative Justice* dalam penyelesaian perkara pidana, dengan berpedoman penerapan Keadilan restoratif dalam lingkungan peradilan umum. (surat keputusan direktur jendral Badan Peradilan Umum no 1691/DJU/SK/PS

00/12/2020 Tanggal 22 Desember 2020) untuk Kejaksaan Agung berdasar Peraturan Kejaksaan Agung Nomor 15 Tahun 2020 tentang Penghentian Penuntutan berdasarkan Keadilan Restoratif, dengan mendasari (pasal 5 Peraturan Kejagung no 15 tahun 2020)

1. Perkara tindak pidana dapat ditutup demi hukum dan dihentikan penuntutannya berdasarkan Keadilan Restoratif dalam hal terpenuhi syarat sebagai berikut: tersangka baru pertama kali melakukan tindak pidana; tindak pidana hanya diancam dengan pidana denda atau diancam dengan pidana penjara tidak lebih dari 5 (lima) tahun; dan tindak pidana dilakukan dengan nilai barang bukti atau nilai kerugian yang ditimbulkan akibat dari tindak pidana tidak lebih dari Rp2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu rupiah).
2. Untuk Tindak Pidana terkait harta benda, kriteria atau keadaan yang bersifat kasuistik yang menurut pertimbangan Penuntut Umum dengan persetujuan Kepala Cabang Kejaksaan Negeri atau Kepala Kejaksaan Negeri dapat dihentikan penuntutan berdasarkan Keadilan Restoratif dilakukan dengan tetap memperhatikan syarat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a disertai dengan salah satu huruf b atau huruf c.
3. Untuk Tindak Pidana yang dilakukan terhadap orang, tubuh, nyawa, dan kemerdekaan orang ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dapat dikecualikan.
4. Dalam Tindak Pidana dilakukan karena kelalaian, ketentuan pada ayat (1) huruf b dan huruf c dapat dikecualikan.
5. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) tidak berlaku dalam hal terdapat kriteria/keadaan yang bersifat kasuistik yang menurut pertimbangan Penuntut Umum dengan persetujuan Kepala Cabang Kejaksaan Negeri atau Kepala Kejaksaan Negeri tidak dapat dihentikan penuntutan berdasarkan Keadilan Restoratif.
6. Selain memenuhi syarat dan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4), penghentian penuntutan berdasarkan Keadilan Restoratif dilakukan dengan memenuhi syarat:
 - a. telah ada pemulihan kembali pada keadaan semula yang dilakukan oleh Tersangka dengan cara yaitu:
 - 1) mengembalikan barang yang diperoleh dari tindak pidana kepada Korban
 - 2) mengganti kerugian Korban
 - 3) mengganti biaya yang ditimbulkan dari akibat tindak pidana; dan/ atau
 - 4) memperbaiki kerusakan yang ditimbulkan dari akibat tindak pidana
 - b. telah ada kesepakatan perdamaian antara Korban dan Tersangka; dan
 - c. masyarakat merespon positif.
7. Dalam hal disepakati Korban dan Tersangka, syarat pemulihan kembali pada keadaan semula sebagaimana dimaksud pada ayat (6) huruf a dapat dikecualikan.

8. Penghentian penuntutan berdasarkan Keadilan Restoratif dikecualikan untuk perkara:
 - a. tindak pidana terhadap keamanan negara, martabat Presiden dan Wakil Presiden, negara sahabat, kepala negara sahabat serta wakilnya, ketertiban umum, dan kesusilaan;
 - b. tindak pidana yang diancam dengan ancaman pidana minimal;
 - c. tindak pidana narkotika;
 - d. tindak pidana lingkungan hidup; dan
 - e. tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi.

Dalam institusi Kepolisian Republik Indonesia penerapan Keadilan Restoratif telah diatur dalam Peraturan Kepolisian Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan Restoratif.

Dengan mendasari Persyaratan materiil untuk menerapannya meliputi:

1. tidak menimbulkan keresahan dan/atau penolakan dari masyarakat;
2. tidak berdampak konflik sosial;
3. tidak berpotensi memecah belah bangsa;
4. tidak bersifat radikalisme dan separatisme;
5. bukan pelaku pengulangan Tindak Pidana berdasarkan Putusan Pengadilan; dan
6. bukan Tindak Pidana terorisme, Tindak Pidana terhadap keamanan negara, Tindak Pidana Korupsi dan Tindak Pidana terhadap nyawa orang.

Begitu juga untuk aparat penegak hukum dalam lingkup Mahkamah Agung dengan Surat Keputusan Dirjen Badilum No:1691/dju/sk/ps.00/12/2020 tahun 2020 tentang keadilan Restoratif berpijak pada :

1. Sema no. 3 tahun 2011 tentang penempatan korban penyalahgunaan narkotika didalam lembaga rehabilitasi medis dan rehabilitasi sosial
2. Perma no. 2 tahun 2012 tentang penyesuaian batasan tindak pidana ringan dan jumlah denda dalam KUHP
3. Perma no. 4 tahun 2014 tentang pedoman pelaksanaan deversi sistem peradilan pidana anak
4. Perma no. 3 tahun 2017 pedoman mengadili perkara perempuan berhadapan dengan hukum
5. Perma Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Pedoman Mengadili Perkara Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif

Naskah Akademik RUU Perubahan UU No 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ

Secara filosofi, tujuan negara yaitu memajukan kesejahteraan umum, dimana pengaturan dalam ber-LLAJ harus ditujukan untuk menjamin keselamatan, kelancaran transportasi, mendukung konektivitas, dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas

penyelenggaraan negara, yang pada gilirannya memberikan dampak kemudahan akses dalam beraktivitas dan memberikan peningkatan kemakmuran serta kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia. Oleh karena itu dalam penyelenggaraan berlalu lintas ada 4 (empat) faktor utama yang harus diperhatikan, yaitu (Rabiman & Handoyono, 2019)

1. Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan Hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
2. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
3. Ketertiban lalulintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalulintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
4. Kelancaran lalulintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalulintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan (Rabiman & Handoyono, 2019).

Secara sosiologis UU tentang LLAJ masih belum mampu menjawab perkembangan dan kebutuhan hukum dalam implementasinya, sehingga membutuhkan tindak lanjut untuk dilakukan penyempurnaan. Kebutuhan pengaturan tersebut terkait dengan: berkembangnya teknologi informasi yang semakin pesat seperti seperti angkutan umum daring, *electronic traffic law enforcement*, perkembangan kendaraan listrik atau otonom, *electronic road pricing* (ERP), dan sebagainya, keberadaan Sepeda Motor sebagai moda transportasi angkutan penumpang terbatas, pengaturan mengenai dana preservasi jalan yang belum dapat dioperasionalisasikan, meninjau kembali penyelenggaraan registrasi dan identifikasi kendaraan dan pengemudi oleh Kepolisian, pengawasan terhadap PNBP registrasi dan identifikasi kendaraan dan pengemudi, penegakan hukum terhadap ODOL, dan UU tentang LLAJ belum dapat mengakomodir dan menyelesaikan masalah kemacetan.

Secara yuridis Dalam UU tentang LLAJ belum terdapat pengaturan mengenai keberadaan transportasi daring, sehingga saat ini keberadaan transportasi tersebut diatur dengan peraturan menteri perhubungan. Oleh karena itu, kondisi aturan terkait transportasi daring tersebut belum dapat memberikan landasan hukum yang kuat sebagai alat transportasi umum. Lebih lanjut, terkait dana preservasi jalan yaitu dari sisi substansi hakikatnya materi mengenai dana preservasi jalan seharusnya diatur dalam Undang -Undang tentang Jalan mengingat fokusnya diarahkan pada pemeliharaan jalan, infrastruktur, dan fisik jalan. Oleh karena itu, dalam praktik nya pasal-pasal ini tidak implementatif (Naskah Akademik Rancangan Undang Undang Tentang Perubahan Atas Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009).

Pembahasan

Kecelakaan lalu-lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 24, Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu-lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban). Kecelakaan lalu lintas juga merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.

UU tentang LLAJ masih belum mampu menjawab perkembangan dan kebutuhan hukum dalam implementasinya, dalam terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat sehingga membutuhkan tindak lanjut untuk dilakukan penyempurnaan.

Badan legislatif telah menyusun naskah akademik dan Rancangan Undang Undang Tentang perubahan atas Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang akan bisa membuat perubahan terhadap berkembangnya teknologi informasi yang semakin pesat seperti seperti angkutan umum daring, *electronic traffic law enforcement*, perkembangan kendaraan listrik atau otonom, *electronic road pricing* (ERP), dan sebagainya,

Berbagai peristiwa kecelakaan lalu lintas bermotor yang telah terjadi, memunculkan beberapa modus atau peristiwa kecelakaan lalu lintas yang berbeda beda. Diantara terjadinya kecelakaan lalu lintas bermotor yang melibatkan keluarga korban sehingga menjadikan tersangka dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas, berakibat munculnya double akibat hukum kepada keluarga korban (tersangka), satu sisi tersangka harus mempertanggung jawabkan pidana karena kelalaian berkendara bermotor menimbulkan matinya orang dan untuk sisi lain memunculkan reaksi emosional penuh penyesalan dalam duka yang terus menerus, merupakan bagian dari integral depresi mayor.

Pertanggung jawaban pidana akan dikenakan kepada setiap orang yang melakukan kesalahan karena kelalaiannya mengendarai kendaraan bermotor, dan merupakan perbuatan hukum yang telah memenuhi unsur delik sebagaimana Pasal 310 ayat (4) Undang Undang no.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya. Munculnya double akibat hukum tidak akan menghapus adanya pertanggungjawaban pidana seseorang. Dalam Segi subjektif dari *strafbaar feit* Pertanggung jawaban pidana hanya bisa hapus bilamana orang yang melakukan kesalahan dianggap tidak mampu bertanggung jawab pidana.

Dalam upaya penyelesaian pertanggungjawaban pidana kepada orang yang lalai mengendarai kendaraan bermotor yang menyebabkan matinya orang, sebagaimana pasal 310 ayat (4), ada beberapa pedoman kebijakan dari aparat penegak hukum yang tertuang dalam

surat keputusan bersama. Dengan konsep penyelesaian perkara pidana diluar proses peradilan (*Restorative Justice*). secara struktural keadilan restoratif memadukan antara mekanisme peradilan pidana dengan melibatkan partisipasi masyarakat dengan memedomani persyaratan persyaratan umum dan khusus (*Perpol No 8 Tahun 2021 Tentang Penyelesaian Perkara Dengan Restorative Justice*, 2021). sehingga peristiwa hukum sebagaimana pasal 310 ayat (4) yang melibatkan keluarga tidak harus dilakukan proses hukum melalui peradilan pidana tapi bisa diupayakan penyelesaian hukum di luar peradilan pidana (*restorative justice*).

Perma Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Pedoman Mengadili Perkara Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif menegaskan bahwa untuk kejahatan berlalu lintas, sebagaimana pasal 310 Undang Undang No.22 Tahun 2009, diupayakan untuk mengutamakan penyelesaian perkara pidana diluar peradilan. walaupun ada persyaratan penyelesaian perkara diluar peradilan pidana adalah tindak pidana hanya diancam dengan pidana denda atau diancam dengan pidana penjara tidak lebih dari 5 (lima) tahun; dan tindak pidana dilakukan dengan nilai barang bukti atau nilai kerugian yang ditimbulkan akibat dari tindak pidana tidak lebih dari Rp2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu rupiah).

Sehingga Perma nomor 1 tahun 2024 bisa mengupayakan penyelesaian di luar peradilan pidana walaupun sebagaimana ketentuan Pasal 310 ayat (4) Undang Undang no 22 Tahun 2009, yang menyebutkan bahwa Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

SIMPULAN

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan tingkat berkembang teknologi informasi yang semakin pesat, secara sosiologi belum mampu menjawab perkembangan dan kebutuhan hukum dalam implementasinya, untuk dapat menjamin keselamatan, kelancaran transportasi, mendukung konektivitas, dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, sehingga membutuhkan tindak lanjut untuk dilakukan penyempurnaan.yang sampai saat ini pemerintah telah menyusun Naskah Akademik RUU Perubahan UU No 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ

Pasal 310 ayat (4) Undang Undang LLAJ merupakan bagian dari pada ketentuan yang segera disempurnakan sehubungan dengan terjadinya laka lantas penyebab kematian karena laka lantas melibatkan keluarga korban yang mana muncul adanya double akibat hukum, pelaku Laka Lantas selain harus bertanggung jawab secara pidana atas kesalahannya juga mengalami depresi mayor yang berkepanjangan.(korban istri pelaku)

Penyelesaian perkara pidana diluar peradilan yang dipedomani dari para aparat penegak hukum dalam surat keputusan bersama dan didukung adanya Perma Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Pedoman Mengadili Perkara Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif. Memberikan jawaban atas perkara laka lantas yang menyebabkan matinya orang dengan berpedoman pada ketentuan keadilan Resotoratif dan pada perma no 1 Tahun 2024 .

Legislatif dengan adanya perkembangan tehnologi informasi yang pesat dan meningkatnya perubahan sosiologi masyarakat, dengan telah disusunnya naskah Akademik RUU Perubahan UU no.22 Tahun 2009 Tentang LLAJ untuk segera diundangkan aturan yang baru yang bisa memberikan Keamanan, keselamatan, ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan. Keadilan Restoratif merupakan pedoman utama dalam proses peradilan kejahatan laka lantas dalam tingkat penyidikan, penuntutan dan pengadilan. Sehingga agar juga diadopsi dalam penyusunan Undang Undang yang baru.

DAFTAR PUSTAKA

- Charles, P. (1961). The analysis of goals in complex organizations. *American Sociological Review*.
- Hukum, O. (2017). Revisi UU LLAJ Lebih Praktis Ketimbang Membuat UU Baru. Retrieved January 29, 2018, from 16 April website: <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt58f2d763e1edb/revisi-uu-llaj-lebih-praktisketimbang-membuat-uu-baru>
- Istanto, S. (n.d.). Politik Hukum. Modul Fakultas Hukum.
- Latif Abdul, A. H. (2016). POLITIK HUKUM. Sinar Grafika.
- Li, J., Stroebe, M., Chan, C., & Chon, A. (2014). Rasa bersalah dalam kesedihan: Tinjauan dan kerangka konseptual. *Death Study*.
- Naskah akademik Rancangan Undang Undang Tentang Perubahan Atas Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. (2009).
- Pasal 3 UU no. 22 Th 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009).
- Perpol no 8 Tahun 2021 tentang Penyelesaian perkara dengan Restorative Justice. (2021).
- Rabiman, R., & Handoyono, N. A. (2019). Kesadaran Berlalu Lintas Mahasiswa Pendidikan Teknik Mesin Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa Yogyakarta. *Jurnal Pendidikan Vokasi Otomotif*. *Jurnal Pendidikan Vokasi Otomotif*, 1(2), 27–44.
- Risqullah, B., & Rois, M. (2024). Terpentak dari Boncengan Suami, Seorang Istri di Pasuruan Tewas Tertabrak Truk. Retrieved from Selasa, 12 Maret website:

<https://malang.viva.co.id/peristiwa/5319-terpental-dari-boncengan-suami-seorang-istri-di-pasuruan-tewas-tertabrak-truk?page=all>

Strobe, M., H. S., & Stroebe, W. (2007). *Konsekuensi kesehatan dari kesedihan: Sebuah tinjauan.*

Sudarto. (1990). *Hukum Pidana I (Cetakan ke).* Semarang: Yayasan Sudarto.

Syahrani, R. (2009). *Kata-kata Kunci Mempelajari Ilmu Hukum.* Bandung: Alumni.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan. (2009).