

## **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI PERUSAHAAN PERJALANAN PARIWISATA ELIZA TRANS ATAS KELALAIAN YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS**

**Bayu Satrio Wibowo<sup>1</sup>, Niru Anita Sinaga<sup>2</sup>**

Faculty Of Law, Air Marshal Suryadarma University

Email : bayusatrio.w@gmail.com<sup>1</sup>, nirusinaga@unsurya.ac.id<sup>2</sup>

**Citation:** Bayu Satrio Wibowo., Niru Anita Sinaga. Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Perusahaan Perjalanan Pariwisata Eliza Trans Atas Kelalaian Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Hukum Tata Negara Dan Administrasi Negara* 2.1.2025. 17-28

**Submitted:**01-10-2024 **Revised:**01-01-2025 **Accepted:**01-05-2025

### **Abstrak**

Pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang lalai dalam mengemudi menyebabkan korban luka-luka. Permasalahan dalam penelitian ini yaitu 1) Bagaimana Pertimbangan Hakim Dalam Kasus Kecelakaan Akibat Kelalaian Pengemudi Perusahaan Perjalanan Pariwisata Eliza Trans Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas ? dan 2) Apakah Putusan kasus kecelakaan akibat kelalaian pengemudi perusahaan perjalanan pariwisata eliza trans yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas telah mencerminkan prinsip pertanggungjawaban pidana ? Tujuan penelitian ini untuk mengetahui Pertimbangan Hakim Dalam Kasus Kecelakaan Akibat Kelalaian Pengemudi Perusahaan Perjalanan Pariwisata Eliza Trans Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas. Metode penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif dengan data sekunder. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan Undang-Undang, Konseptual dan pendekatan kasus. analisis yang digunakan yaitu kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pertanggungjawaban pidana pengemudi perusahaan perjalanan pariwisata Eliza Trans yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yaitu dengan menjatuhkan pidana penjara selama 7 (tujuh) bulan sebagaimana ketentuan Pasal 310 Ayat (3), (2) dan Ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Penerapan Putusan Nomor 271/Pid.Sus/2024/PN.cjr sudah sesuai dengan prinsip pertanggungjawaban pidana dengan dipidanya terdakwa selama 7 (tujuh) bulan. Dalam putusan ini, Majelis Hakim telah memeriksa dan menilai secara objektif unsur-unsur kesalahan (culpa), hubungan sebab-akibat, dan akibat dari perbuatan terdakwa yang mengemudi tanpa kehati-hatian sehingga menyebabkan kecelakaan.

**Kata Kunci :** Pertanggungjawaban, Pidana, Pengemudi, Kecelakaan Lalulintas

### **Abstract**

*Criminal liability for negligent drivers in driving causing injuries. The problems in this study are 1) How is the Judge's Consideration in the Case of Accidents Due to the Negligence of the Driver of the Eliza Trans Tourism Travel Company Which Caused a Traffic Accident? and 2) Does the Decision on the case of an accident due to the negligence of the driver of the Eliza Trans tourism travel company which caused a traffic accident reflect the principle of criminal liability? The purpose of this study is to determine the Judge's Consideration in the Case of Accidents Due to the Negligence of the Driver of the Eliza Trans Tourism Travel Company Which Caused a Traffic Accident. This research method uses normative legal research with secondary data. The approach used is the Law approach, Conceptual and case approach. The analysis used is qualitative. The results of this study indicate that the criminal liability of the driver of the Eliza Trans tourism travel company who caused a traffic accident is by imposing a prison sentence of 7 (seven) months as stipulated in Article 310 Paragraph (3), (2) and Paragraph (1) of the Republic of Indonesia Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation. The implementation of Decision Number 271/Pid.Sus/2024/PN.cjr is in accordance with the principles of criminal responsibility, with the defendant being sentenced to 7 (seven) months in prison. In this decision, the Panel of Judges objectively examined and assessed the elements of fault (culpa), the causal relationship, and the consequences of the defendant's reckless driving, which resulted in the accident.*

**Keyword :** Liability, Criminal, Driver, Traffic Accident

## **A. PENDAHULUAN**

Fenomena meningkatnya kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian sopir kendaraan pariwisata menandakan adanya permasalahan struktural dalam manajemen risiko perusahaan transportasi. Secara teori, perusahaan memiliki *strict liability* terhadap kerugian yang ditimbulkan oleh aktivitas bisnisnya, termasuk tindakan pengemudi. Pendapat para ahli hukum juga menyatakan bahwa badan usaha tidak bisa melepaskan diri dari tanggung jawab ketika kelalaian terjadi dalam lingkup kegiatannya.<sup>1</sup>

Namun pada praktiknya, pertanggungjawaban tersebut tidak selalu ditegakkan secara konsisten. Kesenjangan ini menjadi alasan kuat untuk mengkaji lebih dalam bagaimana seharusnya tanggung jawab hukum itu ditegakkan, serta apa saja bentuk pertanggungjawaban yang dapat diminta dari perusahaan, baik secara ganti rugi, administratif, atau bahkan pidana dalam kondisi tertentu.<sup>2</sup> Penelitian ini menjadi penting mengingat maraknya penggunaan jasa perjalanan pariwisata oleh masyarakat, khususnya dalam momen liburan atau kegiatan sekolah dan kantor. Ketika kecelakaan terjadi, korban dan keluarganya sering kali mengalami kebingungan dalam menuntut pertanggungjawaban, baik secara perdata maupun administratif, karena ketidaktahuan tentang posisi hukum konsumen dalam kasus seperti ini.

Di Negara berkembang seperti Indonesia, kesadaran tertib di jalan raya masih rendah sehingga ditemukan pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan terutama pengendara motor dan mobil misalnya berjalan melawan arah, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan helm, hal inilah merupakan pemicu terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas.<sup>3</sup> Meskipun aturan mengenai berlalu lintas ini telah diatur secara jelas dalam undang-undang, tetapi masih banyak pelanggaran yang terjadi di jalan raya, baik pelanggaran dari segi kendaraan, pelanggaran rambu-rambu lalu lintas maupun pelanggaran dari kriteria pengemudi.

Melihat permasalahan lalu lintas yang kerap kali menimbulkan kecelakaan lalu lintas, ini membuktikan bahwa keamanan pengendara baik pengendara motor maupun mobil masih belum memperhatikan tingkat keselamatan pengendara dan kondisi jalan juga cukup

---

<sup>1</sup>Riduan Syahrani, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 1999), hlm. 21

<sup>2</sup>Roeslan Saleh, *Tentang Tindak-Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, (Jakarta : BPHN, 1984), hlm. 36

<sup>3</sup>Soerjono Soekanto. *Polisi dan Lalu Lintas Analisis Menurut Sosiologi Hukum*. (Bandung : Mandar Maju. 1990). hlm. 22.

mempengaruhi jatuhnya korban kecelakaan lalu lintas. Sebaiknya pemerintah harus lebih memperhatikan pelayanan terutama pelayanan mengenai lalu lintas.<sup>4</sup>

Undang-undang juga menjelaskan bahwa setiap korban dari kecelakaan lalu lintas dapat mengajukan suatu permintaan berupa ganti rugi atau restitusi baik kepada pemerintah maupun yang menjadi tersangka. Oleh sebab pemerintah selaku penyelenggara Negara tidak cukup memberikan kenyamanan dan pelayanan infrastruktur kepada masyarakat terutama kepada korban kecelakaan lalu lintas akibat jalanan rusak, kemudian timbulnya suatu kecelakaan akibat dari ketidakwaspadaan dari pengguna kendaraan baik korban maupun tersangka. Timbulnya restitusi atau ganti kerugian itu merupakan bentuk pemberian atau santunan terhadap korban ataupun keluarga korban untuk menjadi biaya pengganti yang timbul dari kecelakaan lalu lintas.

Banyaknya perbedaan antara teori dan prakteklah yang menjadikan aspek keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesungguhnya telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi kacau balau dalam penerapannya. Namun diakui memang tidak semudah membalikkan telapak tangan karena yang akan diubah disini adalah sikap buruk manusia yang kadang telah melekat dalam diri tiap individu.<sup>5</sup>

Salah satu contoh kasus kecelakaan lalu lintas yang diuraikan pada Putusan No. 271/Pid.Sus/2024/PN.Cjr yang dilakukan oleh Edi Dwi Susilo Bin Kriswan Supir Pariwisata Eliza Trans yang mengemudikan rombongan mahasiswa sebanyak 56 (Lima puluh enam) orang dengan tujuan ke sebuah Villa di daerah Cipanas Cianjur dengan Nomor kendaraan Z 7996 HP. Selanjutnya dari Kuningan Jakarta Selatan Sdr. RIAN yang mengemudikan kendaraan Bus tersebut sampai ke Rest Area Cibubur karena kondisi Terdakwa mengantuk.<sup>6</sup>

Setelah itu Terdakwa kembali mengemudikan kendaraan Bus dari Rest Area Cibubur sampai ke Rest Area Sentul, dari Rest Area Sentul Sdr. Rian kembali mengemudikan Kendaraan Bus sampai ke Rest Area Ciawi. Setelah itu dari Rest Area Ciawi Terdakwa kembali mengemudikan Kendaraan Bus, akan tetapi pada saat diperjalanan tepatnya di Jalan Umum Kampung Cinyelap Desa Ciloto Kecamatan Cipanas Kabupaten Cianjur dengan kecepatan 40

---

<sup>4</sup> Utami Sylvia Lestari, "Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Dan Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Jalan Ahmad Yani (RUAS KM 17 – KM 36) Kota Banjar Baru", *Sustainable Technology Journal*, Vol. 9, No. 2, Desember (2020), hlm. 110-117

<sup>5</sup> Khairul Fahmi, "Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Perilaku Berkendara Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Pasir Pengaraian Riau", *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*, Vol. 10, No. 1 April (2021), hlm. 88-101

<sup>6</sup> Putusan Pengadilan Negeri Cianjur Nomor 271/Pid.Sus/2024/PN.Cjr

Km/Jam gigi perseneling 3 (tiga) Terdakwa merasakan bahwa Rem Kendaraan Bus Blong, setelah itu Setelah memperingatkan penumpang agar berpindah ke belakang.

Terdakwa terus berusaha mengendalikan laju Kendaraan Bus dengan dibantu oleh Sdr. Rian mengendalikan kemudi stir hingga sewaktu menempuh jalan menurun Terdakwa membuang laju kendaraan masuk ke jalur alternatif arah ke Wisma Ciloto kemudian Terdakwa menabrakkan Kendaraan ke gundukan tanah yang berada di bahu jalan sebelah kanan agar menghentikan laju kendaraan Bus tersebut sehingga Kendaraan Bus terbalik miring dengan posisi sisi sebelah kanan berada di atas.

Setelah kejadian tersebut Terdakwa dalam keadaan sadar dan selanjutnya Terdakwa menendang kaca depan Kendaraan Bus agar Terdakwa dan penumpang lain bisa keluar dari Kendaraan Bus. Setelah keluar Terdakwa meninggalkan tempat tersebut dengan menggunakan Angkutan umum hingga akhirnya pada hari sabtu tanggal 08 Juni Terdakwa berhasil diamankan oleh pihak Kepolisian dan langsung dilakukan pemeriksaan lebih lanjut.

Jadi jelas sekali bahwa faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas ada pada diri pengemudinya sendiri yaitu rasa ingin menang sendiri, ingin mendahului tanpa memperhatikan aturan lalu lintas dan keselamatan diri sendiri serta orang lain.<sup>7</sup> Banyak pengemudi yang bersifat egois, rasa egois yang tidak terkontrol mudah sekali menjadi emosional, sebagai contoh seorang pengendara motor yang didahului oleh pengendara lainnya dengan kecepatan tinggi, timbul keinginan untuk mengejar dan mendahului kembali, maka ia menambah kecepatan sehingga terjadi kejar-kejaran, dahulu-mendahului.

Segala akal sehat dan pertimbangan keselamatan tidak diperhitungkan lagi, hal demikian itu bukan sesuatu yang baru lagi dikalangan pemakai jalan umum. Pandangan yang mengerikan itu hampir setiap saat selalu tampak di mata, kewaspadaan terhadap ancaman dan bahaya kecelakaan semakin lemah, disiplin berkendara menurun dan kemungkinan menyangkut keselamatan orang lain sesama pengguna jalan.<sup>8</sup>

Pada tahapan berikutnya, secara khusus diatur substansi yang terkait dengan perlindungan korban dan saksi dalam berbagai perundangan. Pengaturan filsafat umum dan khusus, tetapi secara terbatas KUHAP mengatur pula hak korban dan saksi. Tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi

---

<sup>7</sup>Nofi Susanti, "Analisis Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Resiko Kecelakaan Lalu Lintas", *Jurnal Kesehatan Tambusai*, Vol. 5, No. 2, Desember (2024), hlm. 1-15

<sup>8</sup>H.S. Djajoesman. *Polisi dan Lalu Lintas*. (Jakarta : Dinas Hukum Polri. 1996). hlm. 14.

kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Hal ini tentu saja melanggar Pasal 23 ayat 1 (a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tindakan lainnya adalah pengemudi melakukan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi, hal ini tentu saja melanggar Pasal 42 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan.<sup>9</sup>

Selain masalah di atas, permasalahan mengenai meningkatnya frekuensi pemakai jalan merupakan salah satu faktor pendukung dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas yang semata-mata disebabkan oleh peningkatan itu terjadi karena banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang menggunakan jasa perhubungan. Sedangkan pertumbuhan prasarana fisik yaitu jalan umum tidak sebanding dengan peningkatan jumlah kendaraan. Mutu dan lebar jalan masih banyak yang belum memenuhi standar yang dikehendaki. Sedangkan setiap kecelakaan lalu lintas menimbulkan kerugian yang tidak sedikit.<sup>10</sup> Dari gambaran seperti diungkap di atas sebenarnya harus diakui bahwa kecelakaan lalu lintas jalan raya tidak berkurang dari hari ke hari melainkan semakin hari semakin bertambah seiring dengan perkembangan zaman. Dari pemberitaan di berbagai media massa, baik itu media elektronik maupun media cetak, dapat diketahui bahwa berita mengenai kecelakaan sudah begitu banyak, baik itu karena faktor dari manusianya itu sendiri, faktor kendaraan, faktor cuaca, maupun faktor jalan tersebut.

Dari paparan di atas dijelaskan bahwa perlindungan hukum terhadap korban, dalam hal ini korban dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia belum mencerminkan keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum. Untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya, pelaku jangan hanya diberikan hukuman sebagai fokus pemberian efek jera, akan tetapi harus memperhatikan akibat dari perbuatannya itu terhadap korban. Pemberian bantuan berupa Kompensasi dan Restitusi juga harus diberikan guna memberikan perlindungan hukum kepada korban sebagaimana Pasal 7A ayat (1) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban yang menyatakan bahwa :<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup>Romli Atmasamita. *Strategi Pembinaan Pelanggaran Hukum Dalam Penegakan Hukum di Indonesia*. (Bandung: Alumni. 1993). hlm. 19.

<sup>10</sup>Styana, E. Putra, "Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya Ngerong Cemorosewu". *Jurnal: Kacapuri*. Vol. 4, No. 2, Oktober (2021), hlm. 112-135

<sup>11</sup>Indonesia, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban, Pasal 7 A ayat (1). Lembaran Negara Tahun 2014, Nomor 293

(1) Korban tindak pidana berhak memperoleh Restitusi berupa:

- a. Ganti kerugian atas kehilangan kekayaan atau penghasilan;
- b. Ganti kerugian yang ditimbulkan akibat penderitaan yang berkaitan langsung sebagai akibat tindak pidana; dan/atau
- c. Penggantian biaya perawatan medis dan/atau psikologis.

Perlindungan hukum yang pasif berupa tindakan-tindakan luar (selain proses peradilan) yang memberikan pengakuan dan jaminan dalam bentuk pengaturan atau kebijaksanaan berkaitan dengan hak-hak pelaku maupun korban. Perlindungan hukum aktif ini dapat dibagi lagi menjadi aktif preventif dan aktif represif.<sup>12</sup> Aktif preventif berupa hak-hak yang diberikan oleh pelaku, yang harus diterima oleh korban berkaitan dengan penerapan aturan hukum ataupun kebijaksanaan pemerintah. Aktif represif berupa tuntutan kepada pemerintah atau aparat penegak hukum terhadap pengaturan maupun kebijaksanaan yang telah diterapkan kepada korban yang dipandang merugikan.

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis tertarik mengangkat judul dalam artikel ini dengan judul, **“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI PERUSAHAAN PERJALANAN PARIWISATA ELIZA TRANS ATAS KELALAIAN YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS”**

## **B. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif atau kepustakaan, yang menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu suatu pendekatan yang menelaah hukum sebagai norma, kaidah, atau aturan perundang-undangan yang berlaku sebagai produk kekuasaan negara.<sup>13</sup> Metode yang digunakan adalah deskriptif-analitis, yakni dengan menggambarkan fakta-fakta hukum secara sistematis dan menganalisisnya. Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan konseptual dan pendekatan perundang-undangan. Pendekatan konseptual dilakukan dengan menelaah doktrin-doktrin hukum dan membandingkannya dengan praktik untuk melihat konsistensinya, sedangkan pendekatan perundang-undangan digunakan untuk mengkaji ketentuan hukum positif terkait kerugian keuangan negara dalam proyek infrastruktur. Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) yang mencakup bahan hukum primer seperti Pancasila, UUD 1945, dan peraturan

---

<sup>12</sup> Yesmil Anwar dan Adang, *Sistem Peradilan Pidana (Konsep, komponen dan pelaksanaan dalam penegakan hukum di Indonesia)*, (Bandung: Widya Padjadjaran 2009), hlm. 31

<sup>13</sup> S. Nasution, *Metode Research/ Penelitian Ilmiah* (Jakarta: Bumi Aksara, 2000).

perundang-undangan terkait, bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal, dan hasil penelitian, serta bahan hukum tersier seperti kamus dan sumber dari internet yang mendukung analisis permasalahan dalam penelitian ini.

### **C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **1. Pertimbangan Hakim Dalam Kasus Kecelakaan Akibat Kelalaian Pengemudi Perusahaan Perjalanan Pariwisata Eliza Trans Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas**

Terdakwa ditangkap pada tanggal 7 Juni 2024, kemudian ditahan dalam tahanan rutan oleh penyidik sejak tanggal 8 Juni 2024 sampai dengan tanggal 27 Juni 2024 yang kemudian diperpanjang oleh Penuntut Umum sejak tanggal 28 Juni 2024 sampai dengan tanggal 6 Agustus 2024. Diperpanjang kembali penahanan terdakwa oleh Penuntut Umum sejak tanggal 6 Agustus 2024 sampai dengan tanggal 25 Agustus 2024. Oleh hakim Pengadilan Negeri diperpanjang sejak tanggal 16 Agustus 2024 sampai dengan tanggal 14 September 2024. Terakhir diperpanjang oleh Ketua Pengadilan Negeri sejak tanggal 15 September 2024 sampai dengan tanggal 13 November 2024.

Berdasarkan fakta persidangan, jaksa penuntut umum mendakwa terdakwa dengan Pasal 310 ayat (1), (2), dan (3) UU Lalu Lintas serta menuntut pidana penjara selama 10 bulan. Namun, majelis hakim dalam putusannya menyatakan terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan luka berat, luka ringan, dan kerusakan barang. Hakim kemudian menjatuhkan pidana penjara selama 7 bulan dengan memperhitungkan masa penahanan yang telah dijalani, serta menetapkan terdakwa tetap berada dalam tahanan.

Pertanggungjawaban pidana dalam perkara ini didasarkan pada unsur kelalaian (*culpa*), di mana terdakwa dinilai tidak menjalankan kewajiban kehati-hatian sebagai pengemudi, termasuk dalam memastikan kondisi kendaraan, mengantisipasi kondisi jalan, serta menjamin keselamatan penumpang. Meskipun tidak terdapat unsur kesengajaan (*dolus*), akibat nyata yang ditimbulkan tetap menimbulkan konsekuensi hukum. Hal ini sejalan dengan prinsip bahwa kelalaian berat (*culpa lata*) dapat dipersamakan dengan kesengajaan dalam konteks pertanggungjawaban pidana. Selain itu, tanggung jawab pengemudi juga ditegaskan dalam Pasal 234 UU Lalu Lintas yang mewajibkan pengemudi, pemilik kendaraan, atau perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kelalaian.

Dari aspek perlindungan korban, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga memberikan jaminan hak berupa pertolongan, perawatan, ganti kerugian, serta santunan asuransi sebagaimana diatur dalam Pasal 240. Selain itu, secara prosedural korban memiliki hak untuk mengajukan gugatan ganti kerugian melalui mekanisme penggabungan perkara pidana dan perdata sesuai Pasal 98–99 KUHAP. Namun, dalam praktiknya, mekanisme ini tidak selalu dimanfaatkan, sehingga pemenuhan hak korban seringkali belum optimal dan bergantung pada inisiatif para pihak.

Secara teoritis, pertanggungjawaban dalam perkara ini juga dapat dianalisis melalui prinsip *ultimum remedium*, di mana hukum pidana digunakan sebagai upaya terakhir setelah mempertimbangkan besarnya dampak kerugian yang ditimbulkan. Selain itu, pendekatan viktimologi menunjukkan bahwa negara melalui putusan pengadilan berupaya memberikan perlindungan kepada korban, meskipun belum sepenuhnya mengakomodasi kepentingan pemulihan secara menyeluruh. Sanksi pidana yang dijatuhkan tidak hanya berfungsi sebagai pembalasan, tetapi juga sebagai efek jera (*deterrent effect*) dan sarana edukasi bagi masyarakat untuk meningkatkan kesadaran hukum dalam berlalu lintas.

Meskipun demikian, putusan ini masih menimbulkan kritik dari perspektif keadilan substantif. Di satu sisi, hakim telah mempertimbangkan aspek yuridis, kondisi subjektif terdakwa, serta adanya itikad baik sebagai hal yang meringankan. Namun di sisi lain, ringanannya pidana yang dijatuhkan dibandingkan dengan dampak yang ditimbulkan terhadap korban menimbulkan kesan belum terpenuhinya rasa keadilan masyarakat. Dengan demikian, putusan ini mencerminkan adanya ketegangan antara kepastian hukum, kemanfaatan, dan keadilan dalam penegakan hukum lalu lintas, serta menjadi refleksi penting bagi penguatan perlindungan korban dan penegakan tanggung jawab pengemudi di masa mendatang.

## **2. Putusan Kasus Kecelakaan Akibat Kelalaian Pengemudi Perusahaan Perjalanan Pariwisata Eliza Trans Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Telah Mencerminkan Prinsip Pertanggungjawaban Pidana**

Penerapan putusan hakim dalam Putusan Nomor 271/Pid.Sus/2024/PN Cjr merupakan bentuk implementasi hukum pidana materiil dan formil terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan luka berat. Dalam perkara ini, majelis hakim menerapkan ketentuan pidana dari Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur tentang kecelakaan karena kelalaian yang menyebabkan luka

berat. Ini menunjukkan bahwa hakim secara tepat menggunakan dasar hukum positif untuk mengadili kasus yang bersangkutan.

Penerapan putusan hakim dalam Putusan Nomor 271/Pid.Sus/2024/PN Cjr merupakan bentuk implementasi hukum pidana materiil dan formil terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan luka berat. Majelis hakim secara tepat menerapkan Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur mengenai kelalaian pengemudi yang menimbulkan akibat serius. Dalam pembuktiannya, hakim mendasarkan putusan pada alat bukti yang sah, seperti keterangan saksi, visum et repertum, serta pengakuan terdakwa, sehingga kesalahan terdakwa dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan. Penerapan asas kehati-hatian juga tercermin melalui prinsip *in dubio pro reo*, meskipun pada akhirnya tidak ditemukan keraguan yang signifikan untuk membebaskan terdakwa.

Dari aspek pertanggungjawaban pidana, hakim menegaskan bahwa perbuatan terdakwa termasuk dalam kategori culpa (kelalaian), bukan dolus (kesengajaan). Kelalaian tersebut tercermin dari tidak dipenuhinya standar kehati-hatian dalam berkendara, termasuk tidak memastikan kondisi teknis kendaraan, seperti sistem pengereman. Dalam konteks ini, perbuatan terdakwa dapat dikualifikasikan sebagai *culpa lata* (kelalaian berat), karena sebagai pengemudi profesional, terdakwa seharusnya mampu memperkirakan risiko dan mencegah terjadinya kecelakaan. Tidak ditemukan alasan pemaaf maupun pembenar yang dapat menghapuskan pertanggungjawaban pidana, sehingga terdakwa tetap dimintai pertanggungjawaban secara hukum.

Dalam pertimbangannya, hakim juga menguraikan unsur-unsur delik secara sistematis, yakni unsur “setiap orang”, unsur “mengemudikan kendaraan bermotor karena kelalaiannya”, serta unsur akibat berupa luka berat, luka ringan, dan kerusakan barang. Seluruh unsur tersebut dinyatakan terpenuhi berdasarkan fakta persidangan. Selain itu, hakim mempertimbangkan keadaan yang meringankan, seperti sikap kooperatif terdakwa, pengakuan kesalahan, dan adanya itikad baik, serta keadaan yang memberatkan berupa dampak serius yang dialami korban. Hal ini menunjukkan bahwa hakim berupaya menyeimbangkan aspek yuridis dengan aspek kemanusiaan dalam menjatuhkan putusan.

Namun demikian, penerapan putusan ini masih menyisakan persoalan dalam aspek perlindungan korban. Meskipun secara normatif korban berhak atas ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 234 dan Pasal 240 UU Lalu Lintas serta Pasal 1365 KUHPerdara, dalam putusan ini tidak terdapat perintah pembayaran ganti rugi melalui

mekanisme penggabungan perkara sebagaimana diatur dalam Pasal 98–99 KUHAP. Hal ini menunjukkan bahwa orientasi putusan masih cenderung pada pemidanaan pelaku, sementara aspek pemulihan korban belum optimal. Padahal, dalam perspektif keadilan restoratif, pemulihan korban seharusnya menjadi bagian penting dari putusan.

Selain itu, dalam konteks hukum perdata, perbuatan terdakwa juga dapat dikualifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kewajiban ganti rugi. Prinsip ini menegaskan bahwa setiap kerugian yang timbul akibat kesalahan seseorang harus dipulihkan, baik melalui jalur pidana maupun perdata. Di sisi lain, terdapat pula mekanisme jaminan kecelakaan penumpang berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, yang memberikan perlindungan berupa santunan bagi korban kecelakaan selama berada dalam kendaraan umum. Hal ini menunjukkan bahwa sistem hukum Indonesia sebenarnya telah menyediakan berbagai instrumen perlindungan korban, meskipun implementasinya belum sepenuhnya terintegrasi dalam praktik peradilan.

Dari perspektif penegakan hukum, putusan ini mencerminkan bahwa kecelakaan lalu lintas, meskipun tidak disengaja, tetap merupakan tindak pidana yang harus diproses melalui peradilan pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 230 UU Lalu Lintas. Penegakan hukum tersebut melibatkan peran kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan sebagai satu kesatuan sistem peradilan pidana. Namun demikian, faktor penyebab kecelakaan tidak hanya berasal dari kelalaian pengemudi, tetapi juga dapat dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur jalan, kepatuhan hukum masyarakat, serta faktor sosial lainnya, yang seharusnya juga menjadi perhatian dalam kebijakan hukum.

Lebih jauh, dalam perspektif hukum progresif, putusan ini seharusnya tidak hanya berorientasi pada penerapan norma secara formal, tetapi juga mempertimbangkan nilai-nilai keadilan substantif, kemanusiaan, dan perlindungan korban. Pendekatan progresif menuntut hakim untuk tidak semata-mata terikat pada teks hukum, tetapi juga menggali makna dan tujuan hukum yang lebih luas. Dalam hal ini, meskipun putusan telah memenuhi aspek legal-formal, namun masih terdapat ruang untuk memperkuat dimensi keadilan restoratif, misalnya melalui pemberian kompensasi atau bentuk pemulihan lain kepada korban.

Secara keseluruhan, penerapan putusan dalam perkara ini telah sesuai dengan koridor hukum positif dan prinsip pertanggungjawaban pidana modern, khususnya dalam hal pembuktian unsur kelalaian dan penerapan sanksi pidana. Namun demikian, putusan ini masih menyisakan kritik terkait ringanannya pidana yang dijatuhkan serta belum optimalnya perlindungan terhadap korban. Oleh karena itu, ke depan diperlukan pendekatan yang lebih

komprehensif dengan mengintegrasikan aspek pidana, perdata, dan restoratif guna mewujudkan keadilan yang lebih utuh, tidak hanya bagi pelaku tetapi juga bagi korban dan masyarakat luas.

#### **D. KESIMPULAN**

Pertimbangan Hakim Dalam Kasus Kecelakaan Akibat Kelalaian Pengemudi Perusahaan Perjalanan Pariwisata Eliza Trans Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas yaitu dengan menjatuhkan pidana penjara selama 7 (tujuh) bulan sebagaimana ketentuan Pasal 310 Ayat (3), (2) dan Ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pengemudi selaku perpanjangan tangan dari perusahaan memiliki tanggung jawab langsung atas kendaraannya dan keselamatan para penumpangnya. Meskipun pertanggungjawaban pidana bersifat pribadi (personal), namun perusahaan dapat turut dimintai pertanggungjawaban secara perdata apabila terbukti abai dalam pengawasan, pelatihan, atau pemeliharaan armada

Putusan kasus kecelakaan akibat kelalaian pengemudi perusahaan perjalanan pariwisata eliza trans yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas telah mencerminkan prinsip pertanggungjawaban pidana dengan dihukumnya terdakwa selama 7 (tujuh) bulan. Dalam putusan ini, Majelis Hakim telah memeriksa dan menilai secara objektif unsur-unsur kesalahan (culpa), hubungan sebab-akibat, dan akibat dari perbuatan terdakwa yang mengemudi tanpa kehati-hatian sehingga menyebabkan kecelakaan. Unsur ini merupakan elemen esensial dalam prinsip pertanggungjawaban pidana, khususnya pada delik formil yang tidak mempersyaratkan niat jahat (mens rea) tetapi cukup dengan adanya kelalaian yang nyata.

#### **E. SARAN**

Diharapkan dalam menentukan bersalah atau tidaknya seorang pengemudi kendaraan yang mengalami kecelakaan dan mengakibatkan luka atau matinya orang lain perlu dipertimbangkan juga tentang peran pihak korban terhadap terjadinya kecelakaan, karena kecelakaan dapat terjadi karena adanya kesalahan dari pihak korban, sedangkan pengemudi kendaraan justru tidak bersalah.

Diharapkan Putusan pidana selama 7 (tujuh) bulan kepada pengemudi, seharusnya Perusahaan tempat pengemudi tersebut bekerja juga dijatuhi sanksi Perdata berupa ganti kerugian kepada korban dengan memberikan restitusi dan kompensasi, baik korban yang luka ringan maupun korban yang meninggal dunia.

### DAFTAR PUSTAKA

- Atmasamita, Romli. *Strategi Pembinaan Pelanggaran Hukum Dalam Penegakan Hukum di Indonesia*. Bandung: Alumni, 1993.
- Anwar, Yesmil, dan Adang. *Sistem Peradilan Pidana (Konsep, Komponen dan Pelaksanaan dalam Penegakan Hukum di Indonesia)*. Bandung: Widya Padjadjaran, 2009.
- Djajoesman, H.S. *Polisi dan Lalu Lintas*. Jakarta: Dinas Hukum Polri, 1996.
- Fahmi, Khairul. “Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas dan Perilaku Berkendara pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Pasir Pengaraian Riau.” *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*, Vol. 10, No. 1, April 2021.
- Indonesia. *Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban*. Lembaran Negara Tahun 2014 Nomor 293.
- Lestari, Utami Sylvia. “Analisis Kecelakaan Lalu Lintas dan Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Jalan Ahmad Yani (Ruas KM 17–KM 36) Kota Banjarbaru.” *Sustainable Technology Journal*, Vol. 9, No. 2, Desember 2020.
- Nasution, S. *Metode Research/Penelitian Ilmiah*. Jakarta: Bumi Aksara, 2000.
- Putra, Styana E. “Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya Ngerong Cemorosewu.” *Jurnal Kacapuri*, Vol. 4, No. 2, Oktober 2021.
- Saleh, Roeslan. *Tentang Tindak-Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: BPHN, 1984.
- Soekanto, Soerjono. *Polisi dan Lalu Lintas: Analisis Menurut Sosiologi Hukum*. Bandung: Mandar Maju, 1990.
- Susanti, Nofi. “Analisis Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas.” *Jurnal Kesehatan Tambusai*, Vol. 5, No. 2, Desember 2024.
- Syahrani, Riduan. *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999.
- Putusan Pengadilan Negeri Cianjur Nomor 271/Pid.Sus/2024/PN.Cjr.