

SKRIPSI

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP
PELAKU TINDAK PIDANA MENGEMUDIKAN
KENDARAAN BERMOTOR DALAM KEADAAAN
MABUK YANG MENAKIBATKAN KEMATIAN
(Studi Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw)**

DISUSUN DAN DIAJUKAN OLEH

TESYA WIJAYA

B011171005



(ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA)

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2021

HALAMAN JUDUL

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP
PELAKU TINDAK PIDANA MENGEMUDIKAN
KENDARAAN BERMOTOR DALAM KEADAAN
MABUK YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN
(Studi Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw)**

OLEH

TESYA WIJAYA

B011171005

SKRIPSI

Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian

Studi Sarjana pada Departemen Hukum Pidana

Program Studi Ilmu Hukum

PEMINATAN HUKUM PIDANA

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2021

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP PELAKU TINDAK
PIDANA MENGEMUDIKAN KENDARAAN BERMOTOR DALAM
KEADAAN MABUK YANG MENAKIBATKAN KEMATIAN
(Studi Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw)**

Disusun dan diajukan oleh

TESYA WIJAYA

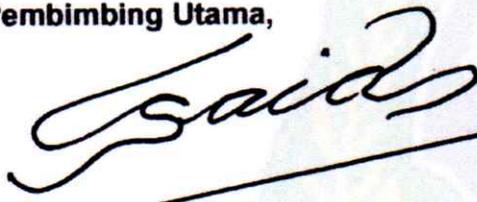
B011171005

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Hukum Pidana
Prodi Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada tanggal, 24 September 2021
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping



Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H., M.H., M.Si.
NIP. 19620711 198703 1 001

Andi Muhammad Aswin Anas, S.H., MH.
NIP. 19891015 201903 1 016

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum,



Dr. Maskun, S.H., L.M.
NIP. 197611291999031005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama : Tesya Wijaya

NIM : B011171005

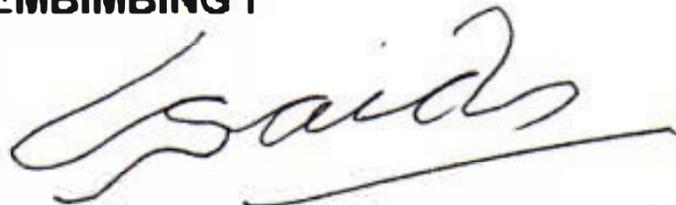
Departemen : Hukum Pidana

Judul : "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan kematian (Studi Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw)"

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

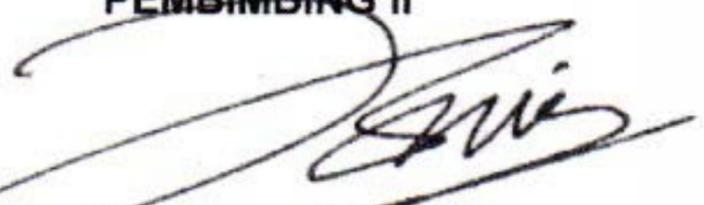
Makassar, 31 Agustus 2021

PEMBIMBING I



Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H., M.H., M.Si
NIP. 19620711 198703 1 001

PEMBIMBING II



Andi Muhammad Aswin Anas, S.H., M.H
NIP. 19891015 201903 1 016



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219,546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : TESYA WIJAYA
N I M : B011171005
Program Studi : Ilmu Hukum
Departemen : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian (Studi Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN. Wgw)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, September 2021

a.n. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset
dan Inovasi



Prof. Dr. Hamzah Halim SH.,MH
NIP. 19731231 199903 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Tesya Wijaya
NIM : B011171005
Program Studi : Ilmu Hukum
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa Skripsi dengan judul “Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian (Studi Putusan No 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw)” adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila di kemudian hari Skripsi karya saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi.

Makassar, 31 Agustus 2021

Yang Menyatakan



Tesya Wijaya

ABSTRAK

TESYA WIJAYA (B011171005) PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA MENGEMUDIKAN KENDARAAN BERMOTOR DALAM KEADAAN MABUK YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN (Studi Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw). Dibawah bimbingan Muhammad Said Karim sebagai Pembimbing Utama dan Andi Muhammad Aswin Anas sebagai Pembimbing Pendamping.

Tujuan penelitian ini ialah untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana terhadap tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian dan menganalisis penerapan hukum pidana materil terhadap tindak pidana mengemudikan kendaraan dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian dalam Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan kasus dan pendekatan perundang-undangan. Bahan hukum terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier serta data dianalisis secara preskriptif-normatif

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa pertanggungjawaban pidana terhadap perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor yang mengakibatkan kematian diatur dalam Pasal 311 Ayat (5) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dengan ancaman pidana paling lama 12 (dua belas) tahun penjara atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00,00 (dua puluh empat juta rupiah) dan Penerapan Hukum Pidana Materil dalam Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw sudah sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku dikarenakan Putusan Hakim sudah tepat dan sesuai dengan tindakan yang dilakukan oleh terdakwa dimana tindakan tersebut telah memenuhi unsur tindak pidana yang didakwakan.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Pidana; Pelanggaran Lalu Lintas; Kelalaian

ABSTRACT

TESYA WIJAYA (B011171005) CRIMINAL LIABILITY AGAINST THE CRIMINAL ACTION OF DRUNK DRIVING THAT CAUSED DEATH (Verdict Study Number 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw). Under the guidance of Muhammad Said Karim as Supervisor 1 and Andi Muhammad Aswin Anas as supervisor 2.

The purpose of this study is to determine criminal liability for the crime of drunk driving which results in death and to analyze the application of material criminal law to the crime of drunk driving which results in death in Verdict Number 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw

This study uses a normative legal research method with a case approach and statutory approach. Legal materials consist of primary, secondary, and tertiary legal materials and the data are analyzed in a prescriptive-normative way.

Based on the results of the study, it can be concluded that criminal liability against the act of intentionally driving a motor vehicle in a drunken state resulting in death is regulated in Article 311 Paragraph (5) of Law Number 22 of 2009 concerning Road Transport Traffic with a maximum penalty of 12 (twelve) years in prison. or a maximum fine of Rp. 24,000,000.00 (twenty four million rupiah) and the Application of Material Criminal Law in Decision Number 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw is in accordance with the applicable legal provisions because the Judge Decision is correct and is in accordance with the defendant act where the act has fulfilled the elements of crime that has been charged.

Keywords: Criminal Liability; Traffic Violations; Negligence

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur penulis panjatkan hanya kepada Tuhan Yesus Kristus, oleh karena anugerah-Nya yang melimpah serta kasih setia, dan kemurahannya yang besar sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul **“Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Menyebabkan Kematian (Studi Putusan No 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw)”**

Dalam kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang mendalam kepada kedua orang tua penulis (Henky Widjaja dan Lisa) yang dengan tulus memberikan kasih sayang, cinta, doa, dukungan moral maupun materil selama ini. Serta kepada adik-adik saya terkasih Aron Wijaya, Rafael Wijaya, dan Kevin Yapply yang senantiasa memberi dukungan semangat dan doa kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

Terselesaikannya skripsi ini tentunya tak lepas dari peranan dan bantuan Bapak Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H.,M.H.,M.Si selaku Pembimbing I dan Bapak Andi Muhammad Aswin Anas, S.H.,M.H selaku Pembimbing II yang bersedia meluangkan waktu ditengah kesibukan untuk mengarahkan serta membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Melalui kesempatan ini, penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada pihak-pihak yang juga mendukung serta memberikan

semangat kepada penulis baik secara langsung maupun tidak langsung, kepada yang terhormat:

1. Rektor Universitas Hasanuddin, Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Ibu Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H.,M.Hum
3. Kepada Tim Penguji Penulis, Bapak Prof. Dr. Muhadar, SH.,MS. Dan Bapak Dr. Syarief Saddam Rivanie, S.H.,M.H yang telah memberikan kritik dan saran sehingga skripsi penulis menjadi lebih baik.
4. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah memberikan ilmu, nilai moral dan arahan selama penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
5. Seluruh Staf Akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah sangat membantu penulis dalam segala urusan administrasi sehingga proses penyusunan skripsi ini dapat berjalan lancar.
6. Untuk Orang terkasih penulis Andre Jonathan, yang senantiasa memberi semangat, dukungan moral, dan mendoakan penulis.
7. Untuk Sahabat penulis Vanes dan Kitty yang senantiasa memberikan dorongan dan memberi penulis semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.

8. Untuk Sahabat Beskem dan jalan-jalan kuy, Ipeh, Tita, Tenri, Wiwi, Inna, Dede, Muti, Nadya, Ory, Atri, Ragil, Ucil, dan Juan yang selalu ada memberi petunjuk dan arahan mengenai skripsi untuk penulis, dan senantiasa memberi semangat untuk penulis.
9. Untuk seluruh teman gereja penulis di Komisi Pemuda GKI Makassar yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu, yang memberikan dukungan dan doa serta memberikan banyak pengalaman kepada penulis.
10. Untuk teman-teman seperjuangan MKU A dan Angkatan 2017 Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin (Pledoi)

Penulis mengucapkan banyak terima kasih dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi orang banyak.

PENULIS

TESYA WIJAYA

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iv
PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Kegunaan Penelitian	7
E. Keaslian Penelitian	8
F. Metode Penelitian	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA MENGEMUDIKAN KENDARAAN BERMOTOR DALAM KEADAAN MABUK YANG MENAKIBATKAN KEMATIAN	14
A. Pertanggungjawaban Pidana	14
1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana	14
2. Unsur-Unsur Pertanggungjawaban Pidana	16
B. Tindak Pidana	19
1. Pengertian Tindak Pidana	19
2. Unsur-Unsur Tindak Pidana	20

3. Jenis-Jenis Tindak Pidana	21
C. Kesalahan	25
1. Kesengajaan.....	26
2. Kelalaian.....	28
D. Lalu Lintas	29
1. Pengertian Lalu Lintas	29
2. Dasar Hukum Lalu Lintas	29
3. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas	34
E. Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian	42
F. Analisis Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian	45
BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN PENERAPAN HUKUM PIDANA MATERI TERHADAP TINDAK PIDANA MENGEMUDIKAN KENDARAAN BERMOTOR DALAM KEADAAN MABUK YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN	58
A. Jenis-Jenis Putusan Dalam Perkara Pidana.....	58
B. Pertimbangan Hakim Dalam Menjatuhkan Putusan Perkara Pidana.....	61
C. Analisis Penerapan Hukum Pidana Materil Terhadap Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian	65
1. Posisi Kasus	65
2. Dakwaan Jaksa Penuntut Umum.....	66
3. Tuntutan Jaksa Penuntut Umum	67
4. Pertimbangan Hukum Hakim.....	68
5. Amar Putusan.....	72
6. Analisis Penulis.....	73
BAB IV PENUTUP	83
A. Kesimpulan	83
B. Saran	83
DAFTAR PUSTAKA.....	85

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Menurut data dari Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) 1,35 Juta orang meninggal dunia tiap tahunnya karena kecelakaan lalu lintas. Di Indonesia sendiri, berdasarkan data dari Kepolisian Negara Republik Indonesia jumlah kecelakaan pada tahun 2019 mencapai 107.500 dengan korban meninggal dunia sebanyak 23.350 orang.¹ Ketaatan masyarakat Indonesia dalam berlalu lintas di jalan masih menjadi hal yang perlu di perhatikan, meskipun peraturan mengenai kehidupan lalu lintas masyarakat telah diatur dengan tegas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kecelakaan lalu lintas merupakan kecelakaan di jalan yang terjadi tanpa disengaja, yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain, dan mengakibatkan adanya korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Korban manusia meliputi pengemudi kendaraan, penumpang kendaraan, dan/atau pengguna jalan lain. Kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi 3, yaitu kecelakaan lalu lintas ringan yang hanya mengakibatkan kerusakan kendaraan/ barang, kecelakaan lalu lintas

¹ Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia (2020, Februari 18), Diakses pada 25 April 2021 dari <https://www.carsome.id/news/item/jumlah-korban-akibat-kecelakaan-lalu-lintas>

sedang yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan/barang, dan yang terakhir kecelakaan lalu lintas berat yang mengakibatkan korban meninggal dunia ataupun luka berat.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pudji Hartanto menyampaikan bahwa di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Data dari kepolisian juga menyatakan bahwa besar dari jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia dimana terkait erat dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan, dan 9% sisanya disebabkan oleh faktor kendaraan.²

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa manusia atau pengemudi kendaraan menjadi faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pengemudi inilah menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Jenis pelanggaran yang sering terjadi di jalan menurut jajak pendapat Litbang Koran Sindo terhadap 400 responden meliputi, menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak menyalakan lampu kendaraan, tidak membawa surat kelengkapan berkendara, melawan arus jalan, melanggar rambu-rambu lalu lintas, menerobos jalur busway, pengemudi yang mengabaikan aspek

² Marroli, (2017, Agustus 22), *Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan* (Halaman Web), Diakses pada 25 April 2021 dari https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr

keselamatan, tidak menggunakan spion, serta berkendara melewati trotoar.³

Selain faktor kesalahan manusia yang melakukan pelanggaran lalu lintas, kecelakaan juga disebabkan oleh faktor pengemudi itu sendiri. Kedudukan pengemudi sebagai pengguna jalan menjadi salah satu bagian penting dalam terjadinya kecelakaan. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat 23 didefinisikan bahwa “Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.”⁴ Apabila kondisi pengemudi sedang dalam keadaan tidak normal maka berpotensi besar menyebabkan kecelakaan di jalanan. Kondisi yang dapat menyebabkan kecelakaan ini ialah pengemudi yang tidak konsentrasi, mengantuk, maupun sedang dalam pengaruh alkohol ataupun obat-obatan.⁵

Kasubdit Laka Direktorat Penegakan Hukum Korlantas Polri Komisaris Besar Agus Surya Nugroho menjelaskan bahwa data menunjukkan bahwa pada tahun 2020 ada 726 kecelakaan lalu lintas yang melibatkan penggunaan alkohol. Kecelakaan karena alkohol atau minuman keras ini menyebabkan 201 orang tewas, 184 luka berat, dan 417 lainnya

³ 10 Pelanggaran Lalu Lintas Paling Sering Terjadi (2016, Mei 23), Diakses pada 25 April 2021 dari <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/10-pelanggaran-lalu-lintas-paling-sering-terjadi-73>

⁴ Pasal 1 Ayat 23 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵ Umi Enggarsasi dan Nur Khalimatus Sa'diyah, “Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas”, *Perspektif*, Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma, Volume 22 Nomor 3, Tahun 2017, hlm. 241-245

luka ringan.⁶ Mengemudikan kendaraan dalam keadaan mabuk sendiri termasuk dalam arti mengemudikan kendaraan dalam keadaan yang membahayakan. Hal ini ada diatur didalam KUHP Pasal 492 dan Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Namun, apabila terjadi kecelakaan pengemudi dalam pengaruh alkohol dan mabuk saat mengemudikan kendaraan, ancaman pidananya tentunya akan berbeda dari kecelakaan akibat kehilangan konsentrasi karena mengantuk.

Menurut data tentang status keselamatan jalan di WHO Regional Asia Tenggara tahun 2013 hanya 4 negara yakni, Korea Utara, India, Thailand dan Timor Leste yang memiliki peraturan yang secara rinci mengatur tentang konsumsi alkohol saat mengemudi dimana aturan perundangan yang berlaku di negara tersebut mengatur batas konsentrasi alkohol dalam darah (*Blood Alcohol Concentration*).⁷ Indonesia sendiri memiliki peraturan yang mengatur tentang larangan mengkonsumsi alkohol saat mengemudi namun tidak didasarkan pada sistem pengukuran yang lebih jelas terhadap konsentrasi alkohol didalam darah.

Pada tahun 2020 telah terjadi kecelakaan lalu lintas, berawal dari sebelum kejadian La Fani minum minuman beralkohol jenis arak dengan La Jasi, La Masi, dan 7 temannya yang lain. Sekitar pukul 14.00 WITA La Fani

⁶ Data Kecelakaan Lalin Akibat Miras, Ratusan Tewas 2019-2020 (2021, Maret 2), Diakses 25 April 2021 dari <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210302104302-384-612531/data-kecelakaan-lalin-akibat-miras-ratusan-tewas-2019-2020>

⁷ World Health Organization. Status Keselamatan Jalan di WHO Regional Asia Tenggara tahun 2013. WHO. 2014

pamit untuk pulang karena sudah merasa mabuk, La Fani pun berjalan kaki untuk pulang kerumahnya. Pada sore harinya sekitar pukul 17.00 WITA, La Fani mengendarai motornya dan melintas dari arah barat menuju ke timur dengan kecepatan 60 km/jam serta La Fani mengambil jalur kanan, kemudian dari arah yang berlawanan muncul sepeda motor lainnya. Saat La Fani berpapasan dengan sepeda motor yang dikendarai La Oge, La Fani kaget dan langsung menghindar ke kiri, namun dibelakang sepeda motor La Oge muncul sepeda motor yang dikendarai oleh La Jasi dengan membonceng La Masi, dan terjadilah kecelakaan karena La Fani sudah tidak sempat menghindar lagi akibat jarak yang sudah sangat dekat, dan La Fani juga tidak dapat mengendalikan kecepatan sepeda motornya.

Kecelakaan ini mengakibatkan La Masi mengalami trauma kepala sedang dengan luka robek dan La Jasi mengalami luka terbuka pada bagian kepala serta trauma berat dengan beberapa fraktur pada kepala, La Jasi kemudian meninggal dunia setelah 40 menit dilakukan penanganan awal. Jenis luka yang dialami La Jasi tergolong luka berat karena mengakibatkan kehilangan nyawa. Dengan menimbang fakta-fakta hukum dalam pengadilan serta keterangan saksi dan terdakwa, Hakim menyatakan bahwa terdakwa La Fani terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “Dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia” sebagaimana diatur dalam Pasal 311 Ayat (5) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas Angkutan Jalan dan Hakim menjatuhkan pidana terhadap terdakwa La Fani berupa pidana penjara selama 2 (dua) Tahun.

Berdasarkan pada kasus tersebut diatas, maka penulis mengangkat judul skripsi yaitu Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian (Studi Kasus Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN Wgw)

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian-uraian yang telah dijelaskan pada bagian latar belakang, maka masalah yang akan menjadi fokus pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pertanggungjawaban pidana terhadap tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian?
2. Bagaimana penerapan hukum pidana materil terhadap tindak pidana mengemudikan kendaraan dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian dalam Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan fokus penulis pada penelitian ini, maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap tindak pidana mengemudi kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian
2. Untuk menganalisis bagaimana penerapan hukum pidana materil terhadap tindak pidana mengemudi kendaraan dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian dalam Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN Wgw

D. Kegunaan Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumbangan pemikiran dari penulis sehingga dapat digunakan seiring perkembangan ilmu, khususnya terkait perkembangan ilmu hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Manfaat secara praktis, penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi pedoman dan bahan dalam menganalisis pertanggungjawaban pidana

terhadap pelaku tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian.

E. Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran penulis terkait Pertanggungjawaban Pidana terhadap pelaku tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian, penulis menemukan beberapa penelitian terdahulu yang mengangkat tema yang hampir serupa.

Adapun penelitian yang pertama adalah Skripsi yang ditulis oleh Arie Richfan Rahim pada tahun 2017 Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dengan judul “Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kelalaian Dalam Berlalu Lintas Yang Menyebabkan Kematian”. Skripsi ini membahas mengenai penerapan hukum pidana materiil terhadap tindak pidana kelalaian dalam berlalu lintas yang mengakibatkan kematian. Hal ini berbeda karena penulis membahas mengenai pertanggungjawaban pidana pelaku tindak pidana mengemudi saat dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian. Skripsi yang ditulis oleh Arie Richfan Rahim membahas mengenai bagaimana putusan hakim terhadap tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan kematian sedangkan penelitian yang penulis ajukan membahas mengenai penerapan hukum pidana materiil terhadap tindak pidana dengan sengaja mengemudikan kendaraan dalam keadaan berbahaya yang mengakibatkan kematian.

Penelitian kedua yang penulis temukan mengangkat tema serupa adalah Skripsi yang ditulis oleh Ahyar pada tahun 2018 Fakultas Syariah Hukum Pidana Islam Universitas Islam Negeri Sultan Thaha Saifuddin dengan judul “Pertanggungjawaban Pidana Kecelakaan Ojek Sepeda Motor Ditinjau Dari Aspek Hukum Positif dan Hukum Islam”. Skripsi ini membahas mengenai pertanggungjawaban pidana ojek sepeda motor terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan ditinjau dari aspek hukum positif dan hukum islam. Hal ini berbeda dengan penelitian yang penulis ajukan, penulis membahas mengenai pertanggungjawaban pidana pelaku tindak pidana yang mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang menyebabkan kematian. Skripsi yang ditulis oleh Ahyar pada tahun 2018 juga membahas mengenai penyelesaian yang dapat ditempuh oleh ojek sepeda motor apabila mengalami kecelakaan, sedangkan penelitian yang penulis ajukan membahas mengenai penerapan hukum pidana materil terhadap tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum yang digunakan adalah penelitian normatif yaitu penelitian yang mengkaji ketentuan dalam perundang-undangan dalam rangka meneliti konsistensi dan sinkronisasi penerapan peraturan

perundang undangan dengan kenyataannya.⁸ Menurut Peter Mahmud Marzuki,⁹ penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.

2. Pendekatan Penelitian

Menurut Peter Mahmud Marzuki, terdapat 5 (lima) pendekatan yang dapat digunakan dalam penelitian hukum, yakni:¹⁰

- a. Pendekatan Kasus (*Case Approach*)
- b. Pendekatan Perundang Undangan (*Statute Approach*)
- c. Pendekatan Historis (*Historical Approach*)
- d. Pendekatan Perbandingan (*Comparative Approach*)
- e. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Pendekatan yang digunakan penulis pada penelitian ini adalah Pendekatan Undang-undang (*Statute Approach*) yaitu dengan menganalisa segala regulasi dan undang-undang yang bersangkutan dengan penelitian ini, kemudian penulis juga menggunakan Pendekatan Kasus (*Case Approach*) dimana penulis akan menganalisis dan mempelajari kasus yang telah menjadi putusan yaitu Putusan Nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw.

3. Bahan Hukum

Adapun bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

⁸ Soerjono Soekanto, 2001, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 4.

⁹ Peter Mahmud Marzuki, 2010, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada, Jakarta, hlm. 35

¹⁰ *Ibid.* hlm 93

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan peraturan perundang-undangan, maupun putusan hakim (yurisprudensi).¹¹ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini ialah 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, serta Putusan Pengadilan Negeri Wangi-Wangi nomor 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang digunakan untuk menunjang bahan hukum primer dalam penelitian ini meliputi buku-buku, jurnal ilmiah, serta bahan dari internet yang berkaitan dengan penelitian.

4. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kepustakaan (*library research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan sejumlah data dari berbagai literatur yang berhubungan dengan masalah penelitian. Pengumpulan data juga dilakukan dengan cara pencarian bahan hukum, dengan bersumber pada

¹¹ *Ibid.* hlm. 144

kepastakaan. Pencarian data sekunder akan dilakukan dengan cara membaca bahan hukum primer, dan sekunder, yang berupa peraturan perundang undangan, putusan perkara, buku-buku, serta kamus hukum yang berhubungan dengan penelitian.

5. Analisis Data

Menganalisa data merupakan tindakan peneliti untuk mempertemukan kesenjangan antara teori dan praktik. Membangun suatu analisis juga memiliki kaitan dengan pengujian terhadap teori yang telah berlaku.¹² Data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan teknik analisis kualitatif yang bersifat preskriptif dan metode analisis konten. Analisis data kualitatif menurut Bogdan dan Tailor yaitu metode yang digunakan untuk menganalisa data dengan mendeskripsikan data melalui bentuk kata dan digunakan untuk menafsirkan serta menginterpretasikan data hasil lisan maupun tertulis dari orang tertentu dan perilaku yang diamati.¹³

Penelitian ini bersifat preskriptif karena memiliki maksud untuk menjawab isu hukum yang diangkat dengan teori, argumentasi maupun konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.¹⁴ Metode analisis konten merujuk pada suatu metode yang integratif serta konseptual yang memiliki kecenderungan mengarah kepada

¹² Suharsimi Arikunto, 1998, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 35

¹³ Lexi J. Moleong, 1991, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rosyda Karya, Bandung, hlm. 4

¹⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit*, hlm. 35

cara menemukan, mengidentifikasi serta mengelola dan juga menganalisis bahan hukum yang ada untuk dapat memahami makna, signifikansi, serta relevansinya.¹⁵ Berdasarkan teknik dan metode yang penulis gunakan nantinya akan menghasilkan suatu kesimpulan yang mampu menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini.

¹⁵ Burhan Bungin, 2007, *Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologi Kearif Ragam Varian Kontemporer*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, hlm. 203

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP TINDAK PIDANA MENGEMUDIKAN KENDARAAN BERMOTOR DALAM KEADAAN MABUK YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN

A. Pertanggungjawaban Pidana

1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Asas legalitas diatur dalam Pasal 1 Ayat (1) KUHP menyatakan bahwa suatu perbuatan tidak dapat dipidana, kecuali berdasarkan kekuatan ketentuan perundang-undangan pidana yang telah ada. Hal ini juga berarti bahwa apabila ada ketentuan yang telah mengatur perbuatan tersebut, maka hal itu dapat dipidana. Meskipun begitu orang yang telah melakukan perbuatan tersebut belum langsung dapat dijatuhi pidana karena perbuatan tersebut masih harus dibuktikan kesalahannya apakah perbuatan atau kesalahan tersebut dapat dipertanggungjawabkan. Sehingga untuk seseorang dijatuhi pidana harus memenuhi unsur perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana dalam hukum pidana.

Pertanggungjawaban pidana dalam istilah asing disebut dengan *teorekenbaardheid* atau *criminal responsibility* yang menjurus kepada pemidanaan pelaku dengan maksud untuk menentukan apakah seseorang

terdakwa atau tersangka dipertanggungjawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak.¹⁶ Pemahaman kemampuan bertanggung jawab menurut beberapa pandangan adalah sebagaimana diuraikan di bawah ini.

Van Hamel berpendapat,¹⁷ bahwa kemampuan bertanggung jawab adalah suatu keadaan normalitas *psychis* dan kematangan, yang mempunyai tiga macam kemampuan:

1. Untuk memahami lingkungan kenyataan perbuatan sendiri.
2. Untuk menyadari perbuatannya sebagai suatu yang tidak diperbolehkan oleh masyarakat dan
3. Terhadap perbuatannya dapat menentukan kehendaknya.

Sekalipun perbuatan yang dilarang telah dilakukan oleh seseorang, namun jika orang tersebut tidak dapat dicela karena pada dirinya tidak terdapat kesalahan, maka pertanggungjawaban pidana tidak mungkin ada.¹⁸

Ada dua unsur yang harus dipenuhi agar suatu perbuatan dapat dikatakan telah melanggar hukum dan perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana, yaitu unsur perbuatan pidana dan keadaan sifat batin pelaku yang dalam bahasa asingnya ialah *actus reus* dan *mens rea*. Adapun dua faktor untuk menentukan adanya kemampuan bertanggung jawab, yaitu:

¹⁶ Amir Ilyas, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Renggang Education Yogyakarta dan PuKAP-Indonesia, Yogyakarta, hlm. 73

¹⁷ *Ibid*, hlm. 74

¹⁸ Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, 2015, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, Cet. I, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 21.

Faktor akal dan faktor kehendak. Akal, yaitu dapat membedakan antara perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan. Sedangkan kehendak, yaitu dapat menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsyafan atas sesuatu yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan tadi.¹⁹

2. Unsur-Unsur Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana menjurus kepada pemidanaan petindak, jika ia telah melakukan suatu tindak pidana dan telah memenuhi unsur-unsur pertanggungjawaban pidana yang telah ditentukan dalam undang-undang.

Menurut pompe kemampuan bertanggungjawab pidana harus mempunyai unsur-unsur sebagai berikut:²⁰

1. Kemampuan berpikir (*psychisch*) pembuat (*dader*) yang memungkinkan ia dapat menguasai pikirannya, dan memungkinkan ia menentukan tindakannya.
2. Oleh sebab itu, pembuat dapat menentukan akibat tindakannya;
3. Sehingga ia dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan pendapatnya.

Syarat-syarat orang dapat dipertanggungjawabkan menurut G.A.

Van Hamel adalah sebagai berikut:²¹

1. Jiwa orang harus sedemikian rupa sehingga dia mengerti atau menyadari nilai dari perbuatannya;

¹⁹ *Ibid.* hlm 30

²⁰ Wirjono Prodjodikoro, 1986, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, PT Eresco, Bandung. hlm.55.

²¹ P.A.F. Lamintang, 1997, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Baru, Bandung, hlm.397.

2. Orang harus menyadari bahwa perbuatannya itu dilarang menurut tata cara kemasyarakatan; dan
3. Orang harus dapat menentukan kehendaknya terhadap perbuatannya.

Amir Ilyas menjelaskan bahwa unsur-unsur pertanggungjawaban pidana ada 3 yaitu: ²²

1. Kemampuan Untuk Bertanggungjawab

E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi²³ menjelaskan bahwa unsur mampu bertanggung jawab mencakup:

a. Keadaan jiwanya:

1. Tidak terganggu oleh penyakit terus-menerus atau sementara (*temporair*);
2. Tidak cacat dalam pertumbuhan (gagu, idiot, *imbecile*, dan sebagainya), dan Tidak terganggu karena terejut, hypnotisme, amarah yang meluap, pengaruh bawah sadar/*reflexe bewenging*, melindur/*slaapwandel*, mengigau karena demam/*koorts*, ngidam dan lain sebagainya. Dengan perkataan lain dia dalam keadaan sadar.

b. Kemampuan jiwanya:

1. Dapat menginsyafi hakekat dari tindakannya;

²² Amir Ilyas, Op.Cit, hlm. 75-91.

²³ Kanter E.Y & S.R. Sianturi, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia dan Penerapannya*, Storia Grafika, Jakarta, hlm. 249

2. Dapat menentukan kehendaknya atas tindakan tersebut, apakah akan dilaksanakan atau tidak; dan
3. Dapat mengetahui ketercelaan dari tindakan tersebut.

2. Kesalahan

Kesalahan dianggap ada, apabila dengan sengaja atau karena kelalaian telah melakukan perbuatan yang menimbulkan keadaan atau akibat yang dilarang oleh hukum pidana dan dilakukan dengan mampu bertanggung jawab.²⁴

3. Tidak Ada Alasan Pemaaf

Dalam hukum pidana alasan penghapus pidana ada dua yaitu alasan pemaaf dan alasan pembenar. Alasan penghapus pidana yang termasuk dalam alasan pemaaf yang terdapat dalam KUHP adalah:²⁵

1. Daya Paksa Relatif (*Overmacht* Pasal 48 KUHP)
2. Pembelaan terpaksa melampaui batas (*Noodweer* 49 Ayat 2 KUHP) dan
3. Perintah Jabatan yang tidak sah, namun ketika melakukan perbuatan pelaku mengiranya sah, (Pasal 52 ayat (2) KUHP).

²⁴ Amir Ilyas, Op.cit, hlm.77

²⁵ Ibid. hlm 91

B. Tindak Pidana

1. Pengertian Tindak Pidana

Istilah Tindak Pidana adalah sebagai terjemahan dari istilah bahasa belanda yaitu "*Strafbaar feit*" atau "*Delict*". "*Straf*" memiliki arti pidana dan hukum, "*baar*" berarti dapat atau boleh, dan "*feit*" berarti tindakan, peristiwa, dan perbuatan. Jadi istilah *Strafbaarfeit* dapat diartikan sebagai peristiwa yang dapat dipidana atau tindakan yang dapat dipidana. Sedangkan delik dalam bahasa asing disebut *delict* yang artinya suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman (pidana).²⁶

Di dalam bahasa indonesia sebagai terjemahan dari *strafbaarfeit* atau *delict* terdapat beberapa istilah seperti:

- a. Tindak Pidana
- b. Perbuatan Pidana
- c. Peristiwa Pidana
- d. Pelanggaran Pidana
- e. Perbuatan yang boleh dihukum
- f. Perbuatan yang dapat dihukum²⁷

Adapun beberapa pendapat para ahli mengenai pengertian tindak pidana:²⁸

- a. Menurut Pompe "*strafbaarfeit*" secara teori dapat dirumuskan sebagai suatu pelanggaran norma yang dilakukan secara sengaja ataupun tidak disengaja oleh seorang pelaku, dimana perlu adanya penjatuhan hukuman terhadap pelaku demi

²⁶ Ibid, hlm.19

²⁷ Ishaq dan Efendi, 2016, *Pengantar Hukum Indonesia*, PT Raja Grafindo, Jakarta, hlm. 136

²⁸ Erdianto Effendi, 2014, *Hukum Pidana Indonesia – Suatu Pengantar*, PT. Refika Aditama, Bandung, hlm. 97-98

terpeliharanya tata tertib hukum dan terjaminnya kepentingan hukum.

- b. Menurut Van Hamel "*strafbaarfeit*" adalah suatu serangan atau ancaman terhadap hak-hak orang lain.
- c. Menurut Simons, "*strafbaarfeit*" ialah suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja oleh seseorang dan tindakannya dapat di pertanggungjawabkan serta dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum oleh undang-undang.
- d. Menurut Moeljatno tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana, terhadap barang siapa yang melanggar larangan tersebut. Perbuatan itu juga harus dirasakan oleh masyarakat sebagai suatu hambatan tata pergaulan yang diharapkan oleh masyarakat.

2. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Suatu rumusan delik harus memenuhi unsur-unsur tindak pidana agar dapat dikatakan sebagai tindak pidana. Menurut Lamintang, tindak pidana dalam KUHP dapat dijabarkan unsur-unsurnya menjadi 2 (dua) macam, yaitu unsur-unsur subjektif dan objektif.²⁹

Unsur-unsur subjektif adalah unsur-unsur yang melekat pada diri pelaku atau hal yang berhubungan pada diri si pelaku dan termasuk segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya si pelaku. Sedangkan yang dimaksud unsur objektif adalah unsur-unsur yang memiliki hubungan dengan keadaan-keadaan dimana tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan.³⁰

²⁹ P.A.F Lamintang I, Op Cit, hlm 184.

³⁰ Ibid.

Simons mengemukakan bahwa unsur objektif dan unsur subjektif dari *strafbaarfeit* adalah:³¹

- a. Unsur Subjektif
 1. Orang yang mampu bertanggungjawab
 2. Perbuatan ini harus dilakukan dengan adanya kesalahan.
Kesalahan ini dapat berhubungan dengan akibat dari perbuatan atau dengan keadaan keadaan penyebab perbuatan itu dilakukan.
- b. Unsur Objektif
 1. Perbuatan Orang
 2. Akibat dari perbuatan yang terlihat
 3. Adanya kemungkinan tertentu yang menyertai perbuatan-perbuatan itu

Unsur-unsur tindak pidana ini saling memenuhi satu sama lain, sehingga apabila salah satu unsur (subjektif dan objektif) tidak terpenuhi dan tidak dapat dibuktikan maka bisa menyebabkan terdakwa dibebaskan pengadilan karena perbuatannya tidak dapat dikatakan sebagai tindak pidana.

3. Jenis-Jenis Tindak Pidana

Jenis-jenis tindak pidana dibedakan atas dasar-dasar tertentu, antara lain sebagai berikut:³²

- a. Menurut KUHP, jenis-jenis tindak pidana dibedakan antara kejahatan dan pelanggaran. Kejahatan yang dimuat dalam buku II di dominasi dengan ancaman pidana penjara sedangkan ancaman pidana

³¹ Sudarto, 1990, *Hukum Pidana I*, Yayasan Sudarto, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, hlm.41

³² Amir Ilyas, *Op.Cit*, hlm. 28

pelanggaran tidak ada yang diancam dengan pidana penjara, tetapi diancam dengan pidana kurungan dan denda. Hal yang membedakan antara kejahatan dan pelanggaran yakni kejahatan merupakan delik-delik yang melanggar kepentingan hukum dan juga menimbulkan bahaya secara konkrit, sedangkan pelanggaran hanya membahayakan *in abstracto* saja.

- b. Menurut cara merumuskannya, tindak pidana dibedakan antara tindak pidana formil dan tindak pidana materil. Tindak pidana formil adalah tindak pidana yang memiliki arti bahwa inti larangan yang dirumuskan adalah cukup melakukan perbuatan tertentu tanpa memerlukan timbulnya suatu akibat tertentu dari perbuatan sebagai syarat penyelesaian tindak pidananya. Sedangkan dalam rumusan tindak pidana materil, inti larangan ialah menimbulkan suatu akibat yang dilarang. Oleh karena itu, siapa yang menimbulkan akibat yang dilarang itu yang dipertanggungjawabkan dan dipidana.
- c. Berdasarkan bentuk kesalahan, hal ini dibedakan antara tindak pidana sengaja (*dolus*) dan tindak pidana tidak dengan sengaja (*culpa*). Tindak pidana sengaja adalah tindak pidana yang dalam rumusannya hal itu dilakuakn dengan kesengajaan atau mengandung sebuah unsur kesengajaan. Sedangkan tindak pidana tidak sengaja ialah tindak pidana yang dalam rumusannya mengandung ketidak sengaja.
- d. Berdasarkan macam perbuatannya, Hal ini dapat dibedakan antara tindak pidana aktif yang dapat disebut juga tindak pidana komisi dan

tindak pidana pasif atau disebut juga tindak pidana omisi. Tindak pidana aktif ialah tindak pidana yang perbuatannya berupa perbuatan aktif yang dalam mewujudkannya memerlukan adanya Gerakan dari anggota tubuh orang yang berbuat. Sedangkan tindak pidana pasif sendiri ada dua macam yaitu tindak pidana pasif murni dan yang tidak murni. Dalam hal ini tindak pidana pasif murni pada dasarnya berupa perbuatan pasif sedangkan tindakan pasif tidak murni pada dasarnya merupakan tindak pidana positif yang dilakukan dengan cara tidak berbuat aktif, atau tindak pidana yang mengandung akibat terlarang, tetapi tetap dilakukan dengan tidak berbuat apa-apa atau mengabaikan sehingga akibatnya benar-benar timbul.

- e. Berdasarkan saat dan jangka waktu terjadinya, tindak pidana ini dapat dibedakan antara tindak pidana yang terjadi seketika dan tindak pidana yang terjadi dalam waktu yang lama atau berlangsung terus. Tindak pidana yang dirumuskan sehingga untuk terjadinya dalam waktu singkat saja, disebut juga dengan *aflopende delicten*. Sebaliknya tindak pidana yang dirumuskan sehingga terjadinya tindak pidana itu berlangsung lama, atau dapat dikatakan bahwa tindak pidana yang masih berlangsung terus setelah perbuatan dilakukan, disebut juga sebagai *voordurende delicten*.
- f. Berdasarkan sumbernya, dapat dibedakan antara tindak pidana umum dan tindak pidana khusus. Tindak pidana umum adalah semua tindak pidana yang dimuat dalam KUHP sebagai kodifikasi hukum pidana

materil yaitu pada Buku II dan Buku III. Sedangkan tindak pidana khusus adalah semua tindak pidana yang terdapat diluar kodifikasi KUHP.

- g. Dilihat dari subjeknya, dapat dibedakan antara tindak pidana yang dapat dilakukan oleh semua orang (*communia*) dan tindak pidana yang hanya dilakukan oleh orang yang memiliki kualitas atau hal tertentu (*propria*).
- h. Berdasarkan perlu tidaknya ada pengaduan dalam hal penuntutan, hal ini dibedakan antara delik atau tindak pidana biasa dan delik atau tindak pidana aduan. Delik biasa yang dimaksud adalah tindak pidana yang tidak perlu adanya pengaduan dari pihak yang berhak untuk dilakukannya penuntutan. Sedangkan untuk delik aduan ialah tindak pidana yang penuntutan dapat dilakukan apabila ada aduan terlebih dahulu dari pihak yang berhak mengajukan pengaduan tersebut.
- i. Berdasarkan berat-ringannya pidana yang diancamkan, hal ini dibedakan antara tindak pidana bentuk pokok, tindak pidana yang diperberat dan tindak pidana yang diperingan.
- j. Berdasarkan kepentingan hukum yang dilindungi, dalam hal ni tindak pidana jenisnya tidak terbatas, dan sangat tergantung pada kepentingan hukum yang dilindungi dalam suatu peraturan perundang-undangan.
- k. Dari sudut berapa kali perbuatan untuk menjadi suatu larangan, dibedakan antara tindak pidana tunggal atau yang hanya perlu satu kali

perbuatan saja untuk dipidananya pelaku dan tindak pidana berangkai yang disyaratkan dilakukan secara berulang untuk dipandang sebagai selesainya tindak pidana tersebut.

C. Kesalahan

Unsur yang paling fundamental dalam menentukan pertanggungjawaban pidana ialah unsur kesalahan. Penilaian bahwa adanya kesalahan dalam hukum pidana akan menentukan ada atau tidaknya pertanggungjawaban pidana. Pemikiran ini berkaitan dengan asas tiada pidana tanpa kesalahan.³³ Dalam pengertian sosial-ethis, kesalahan merupakan suatu hubungan mental yang ada antara seorang dengan suatu perbuatan beserta memiliki akibat sedemikian rupa, sehingga perbuatan itu dapat dipertanggungjawabkan.³⁴

Kesalahan sebagai unsur pertanggungjawaban pidana dalam hukum pidana juga semakin berkembang. Perkembangan ini dapat dilihat dengan bergesernya pengertian kesalahan sebagai unsur pertanggungjawaban dari yang awalnya hanya menitikberatkan pada perbuatan orang dan akibat hukumnya (*daad strafsrecht*), menjadi perbuatan orang, akibatnya, dan orang yang melakukan perbuatan (*daad-*

³³ Agus Rusianto, 2016, *Tindak Pidana & Pertanggungjawaban Pidana*, Kencana, Jakarta, hlm. 35

³⁴ R. Soesilo, 1979, *Pokok-pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-delik Khusus*, Politeia, Bogor, hlm. 28

daderstrafsrecht), yang penjatuhan pidanya memiliki syarat adanya kesalahan dari pelaku tindak pidana tersebut.³⁵ Adapun bentuk-bentuk kesalahan yakni:

1. Kesengajaan

Kesengajaan (*opzet*) merupakan unsur yang kebanyakan dimiliki oleh kebanyakan tindak pidana. Kesengajaan dapat dibagi menjadi 3 bagian, yakni:

a. Sengaja Sebagai Niat (*Oogmerk*)

Sengaja sebagai niat ini ialah kesengajaan yang bersifat tujuan sipelaku dan dapat dipertanggungjawabkan. Kesengajaan ini ialah hal yang mudah dimengerti oleh masyarakat. Kesengajaan yang bersifat tujuan ini memiliki arti bahwa si pelaku benar-benar mengkehendaki agar tercapainya suatu akibat yang menjadi dasar alasan adanya ancaman hukum pidana. Ada dua teori yang timbul bertentangan satu sama lain mengenai hal ini, yaitu:³⁶

1. Teori kehendak (*wilsheorie*), dimana teori ini menganggap kesengajaan ada apabila perbuatan dan akibat suatu tindak pidana dikehendaki oleh pelaku.
2. Teori bayangan (*voorstellen-theorie*), teori ini menganggap kesengajaan dimulai pada waktu si pelaku mulai melakukan perbuatan, karena adanya bayangan terang, bahwa akibat tindakan tersebut akan tercapai.

³⁵ H. Setiyono, 2013, *Teori-teori dan Alur Pikir Penerapan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Banyumedia Publishing, Malang, hlm. 30

³⁶ Wirjono Prodjodikoro, *Op.Cit* , hlm.62

b. Sengaja Sadar Akan Kepastian atau Keharusan (*zekerheidsbewustzijn*)

Kesengajaan jenis ini ada apabila pelaku tidak bertujuan mencapai akibat yang menjadi dasar dari tindak pidana dengan perbuatannya, tetapi pelaku tahu bahwa akibat pasti akan mengikuti perbuatannya. Menurut Amir Ilyas³⁷, kesengajaan sadar akan kepastian tercapainya delik bukan tujuan dari pelaku namun merupakan syarat mutlak yang terjadi dalam berlangsung atau selesainya tujuan pelaku tercapai.

c. Sengaja Sadar Akan Kemungkinan (*Dolus eventualis, mogelijkeheidsbewustzin*)

Teori sengaja sadar akan kemungkinan ialah apabila dalam pikiran si pelaku hanya ada bayangan kemungkinan belaka akan terjadi suatu akibat yang berhubungan tanpa dituju. Dalam teori ini, pelaku menyadari kemungkinan terjadinya akibat lain yang sebenarnya tidak dikehendaki oleh pelaku, namun kesadaran akan kemungkinan itu tidak membuat pelaku membatalkan niatnya dan akibat yang tidak dikehendaki pelaku itu benar-benar terjadi.

³⁷ Amir Ilyas, *Op.cit*, hlm. 81

2. Kelalaian

Kelalaian ialah salah satu bentuk kesalahan yang timbul karena pelaku tidak memenuhi standar perilaku yang telah ditetapkan menurut undang-undang. Kelalaian menurut hukum pidana terbagi dua macam yaitu:³⁸

- a. Kealpaan perbuatan, dimana hanya dengan melakukan perbuatannya hal itu sudah menjadi suatu peristiwa pidana, maka tidak perlu melihat akibat yang timbul dari perbuatan tersebut sebagaimana di ketentuan Pasal 205 KUHP;
- b. Kealpaan akibat, dimana apabila akibat dari kealpaan itu sendiri sudah menimbulkan akibat yang dilarang oleh hukum pidana maka itu adalah suatu peristiwa pidana. Misalnya cacat atau matinya orang lain sebagaimana diatur di dalam Pasal 359,360,361 KUHP.

Kealpaan memuat 3 (tiga) unsur, yaitu:³⁹

1. Pelaku bertindak lain dari apa yang seharusnya dilakukan menurut hukum meskipun tidak tertulis, sehingga itu termasuk perbuatan yang melawan hukum.
2. Pelaku kurang hati-hati, ceroboh dan kurang berpikir panjang;
3. Tindakan yang pelaku perbuat dapat dicela, oleh karena itu pelaku harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatannya.

Menurut D.Schaffmeister, N, Keijzer dan E. PH. Sutorius,⁴⁰ skema kelalaian atau culpa yaitu:

1. Culpa lata yang disadari (alpa), kelalaian yang disadari dimana seseorang sadar akan risiko yang dapat terjadi tetapi mengharapkan akibat buruk tersebut tidak akan terjadi;

³⁸ Bahder Johan Nasution, 2005, *Hukum Kesehatan Pertanggungjawaban Dokter*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 55

³⁹ Amir Ilyas, *Op.Cit*, hlm. 84

⁴⁰ D.Schaffmeister, N.Keijzer dan E.PH.Sutorius, 2007, *Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.102

2. Culpā lata yang tidak disadari (lalai), kelalaian yang tidak disadari dimana seseorang kurang berpikir, lengah dan seharusnya sadar akan resiko, tetapi tidak demikian.

D. Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 butir 2 berbunyi lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sementara yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.⁴¹

Menurut W.J.S.Poerwodarmito lalu lintas adalah:⁴²

1. Perjalanan bolak balik
2. Peristiwa perjalanan di jalan dan sebagainya
3. Perhubungan antara satu tempat dan tempat lainnya

2. Dasar Hukum Lalu Lintas

Segala hal mengenai lalu lintas dan angkutan jalan diatur oleh Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dasar hukum dari UU no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

⁴¹ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴² Maghdalena Todingrara, 2013, "*Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Yang Menimbulkan Kecelakaan Berakibat Kematian*", *Skripsi*, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, hlm. 20

Angkutan Jalan ini ialah Pasal 5 ayat (1) serta Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Undang-Undang ini memiliki tujuan untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan jalan agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Menurut Soerjono Soekanto⁴³ suatu kecelakaan lalu lintas dapat terjadi dimana kendaraan bermotor terlibat di jalan umum. Di dalamnya terlibat manusia, benda, dan bahaya yang mungkin berakibat kematian, cedera, kerusakan atau kerugian, selain itu kecelakaan lalu lintas juga mungkin melibatkan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor saja. Kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi 3 yaitu, kecelakaan lalu lintas ringan, sedang dan berat.

Kecelakaan tidak terjadi secara kebetulan, melainkan ada sebabnya. Data dari Regional Traffic Management Center Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Jawa Timur menyatakan bahwa faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah kejadian alam, jalan, kendaraan dan manusia.

⁴³ Soerjono Soekanto, 2000, *Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas*, Graha, Bandung, hlm. 7

Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan lagi bahwa faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah:⁴⁴

1. Faktor Kesalahan Manusia

Dalam hal ini faktor penyebab dari kecelakaan lalu lintas ialah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh manusia. Pelanggaran lalu lintas yang dimaksud yakni:

1. Pelanggaran batas muatan
2. Pelanggaran batas kecepatan
3. Pelanggaran marka jalan/rambu-rambu
4. Pelanggaran jenis surat-surat kelengkapan
5. Pelanggaran syarat kelengkapan
6. Pelanggaran tidak memakai helm
7. Pelanggaran tidak memakai sabuk

Berdasarkan hasil Analisa yang dilakukan RTMC Ditlantas Polda Jatim yang termasuk dalam faktor pelanggaran lalu lintas sebagai faktor penyebab kecelakaan ialah pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan para pengemudi yang berdampak pada terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti melawan arus, menerobos lampu merah, melanggar rambu lalu lintas atau marka jalan, melebihi batas muatan, dan mengabaikan standar keselamatan.⁴⁵

2. Faktor Pengemudi

Faktor kecelakaan akibat pengemudi biasanya disebabkan oleh pengemudi yang tidak konsentrasi, mengantuk, menggunakan hp saat mengemudi, mengganti audio/video, mengobrol, memperhatikan

⁴⁴ Umi Enggarsasi dan Nur Khalimatus Sa'diyah, *Op.Cit* , hlm. 241-245

⁴⁵ Data RTMC Polda Jatim 2016-2017

iklan/reklame di jalan dsb. Kedudukan pengemudi sebagai pemakai jalan adalah salah satu bagian yang ikut andil dalam terjadinya kecelakaan. Pengemudi memiliki peran sebagai bagian dari kendaraan yang dikendarai dalam mengemudikan, mempercepat maupun memperlambat serta dalam menghentikan kendaraan.⁴⁶

Beberapa kriteria pengemudi sebagai faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:

1. Pengemudi mabuk, keadaan dimana pengemudi mengalami kesadaran yang hilang akibat pengaruh *alcohol*, obat-obatan, narkotika dan sejenisnya.
2. Pengemudi mengantuk atau lelah, keadaan dimana pengemudi mengemudikan kendaraan dalam keadaan mengantuk atau sedang lelah yang mengakibatkan pengemudi kurang waspada.
3. Pengemudi lengah, keadaan dimana pengemudi mengemudikan kendaraannya dalam konsentrasi yang terbagi karena sedang melamun, mengobrol, menggunakan ponsel ataupun melihat kanan-kirinya.
4. Pengemudi kurang terampil, keadaan dimana pengemudi memiliki kemampuan yang kurang untuk memperkirakan pengereman kendaraan, menjaga jarak dengan kendaraan dan sebagainya.

⁴⁶ Umi Enggarsasi dan Nur Khalimatus Sa'diyah, *Op.Cit.* hlm.243

3. Faktor Jalan

Faktor jalan yang dimaksudkan antara lain ialah kecepatan rencana jalan, *geometric* jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, jarak pandang, penerangan jalan dan kondisi permukaan jalan. Kondisi jalanan yang rusak atau berlubang berpotensi besar menimbulkan adanya kecelakaan dan membahayakan pengguna jalan.

4. Faktor Kendaraan

Faktor pada kendaraan yang sering kali terjadi ialah ban pecah, rem kendaraan tidak berfungsi dengan baik, kerapuhan logam yang mengakibatkan adanya bagian kendaraan yang patah, peralatan yang tidak diganti dan sebagainya. Kendaraan yang tidak memenuhi standar-standar keamanan dapat membahayakan pengguna jalan.

5. Faktor Alam

Faktor alam juga ikut menyebabkan kecelakaan lalu lintas, misalnya faktor cuaca yang dapat mempengaruhi jarak pandang pengemudi dan kinerja kendaraan yang dikemudikan. Di daerah pegunungan asap dan kabut pun dapat mengganggu jarak pandang pengemudi. Faktor alam merupakan faktor yang tidak dapat dikendalikan secara keseluruhan.

3. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas menurut Ramdlon Naning⁴⁷ ialah perbuatan atau tindakan yang berlawanan dengan ketentuan yang ada dalam peraturan perundang-undangan lalu lintas. Terlebih dahulu perlu dipahami mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tindak pidana itu dibagi atas 2 yaitu kejahatan (*misdrifve*) dan pelanggaran (*overtredingen*).

Menurut pandangan kualitatif, dijelaskan bahwa perbuatan itu dipandang sebagai suatu tindak pidana apabila ada undang-undang yang telah mengatur terlebih dahulu sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan itu dipandang sebagai suatu perbuatan yang berlawanan dengan keadilan, tanpa melihat apakah perbuatan tersebut telah ada ancaman pidananya atau tidak. Menurut JM Van Bemmelen,⁴⁸ perbedaan antara kejahatan dan pelanggaran tidak bersifat kualitatif melainkan bersifat kuantitatif, dimana kejahatan pada umumnya akan diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran. Menurut Bambang Poernomo,⁴⁹ pelanggaran merupakan perbuatan tidak mentaati suatu keharusan yang ditetapkan oleh pemerintah. Sedangkan kejahatan merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.

⁴⁷ Ramdlon Naning, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya, hlm. 57

⁴⁸ Bambang Poernomo, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm.40

⁴⁹ *Ibid.*

Berdasarkan berbagai pengertian di atas maka dapat diartikan bahwa pelanggaran lalu lintas ialah suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang mengemudikan kendaraan maupun sedang berjalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Kendaraan yang dimaksud dibagi atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, yakni:

a. Kendaraan Bermotor

Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.⁵⁰ Dalam Pasal 47 Ayat (2) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kendaraan bermotor diklasifikasikan berdasarkan jenisnya yaitu:

1. Sepeda motor, merupakan kendaraan roda 2 yang digerakkan oleh mesin
2. Mobil penumpang, ialah kendaraan bermotor yang mengangkut orang dan memiliki tempat duduk maksima 8 orang, termasuk pengemudi atau kendaraan yang beratnya tidak lebih dari 3.500 kilogram.
3. Mobil bus, ialah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 orang, termasuk pengemudi atau kendaraan yang memiliki berat lebih dari 3.500 kilogram

⁵⁰ Pasal 1 Ayat 8 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

4. Mobil barang, adalah kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk mengangkut barang.
 5. Kendaraan khusus, ialah jenis kendaraan bermotor yang dirancang khusus dan memiliki fungsi serta rancang bangun tertentu.
- b. Kendaraan Tidak Bermotor

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.⁵¹ Contoh kendaraan bermotor ialah, becak, gerobak, delman, sepeda, dan sebagainya.

Berikut beberapa jenis pidana lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

1. Melakukan hal yang dapat mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka jalan, dan lain-lain. (Diatur dalam Pasal 275)
2. Mengemudikan kendaraan bermotor dalam trayek tidak singgah di terminal (Diatur dalam Pasal 276)
3. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan yang berupa ban cadangan, P3K, dan lain-lain. (Diatur dalam Pasal 278)

⁵¹ Pasal 1 Ayat 9 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

4. Mengemudikan kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan dalam berlalu lintas (Diatur dalam Pasal 279)
5. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa dipasang tanda nomor yang ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Diatur dalam Pasal 280)
6. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Diatur dalam Pasal 281)
7. Pengguna jalan tidak patuh terhadap perintah yang diberikan oleh petugas POLRI (Diatur dalam Pasal 282)
8. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara yang tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi oleh suatu keadaan yang dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan. (Diatur dalam Pasal 283)
9. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa mengutamakan keselamatan para pejalan kaki atau pesepeda (Diatur dalam Pasal 284)
10. Mengendarai kendaraan bermotor dengan tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan dimana hal tersebut meliputi kaca spion, klakson, dll (Diatur dalam Pasal 285)
11. Mengemudikan kendaraan bermotor dan melanggar rambu lalu lintas serta marka jalan (Diatur dalam Pasal 287)

12. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala serta tanda uji berkala. (Diatur dalam Pasal 288)
13. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan penumpang disamping yang tidak mengenakan sabuk pengaman (Diatur dalam Pasal 289)
14. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tanpa menggunakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Diatur dalam Pasal 290)
15. Mengendarai sepeda motor tanpa mengenakan helm yang memiliki Standar Nasional Indonesia (Diatur dalam Pasal 291)
16. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang (Diatur dalam Pasal 292)
17. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang dan malam hari pada kondisi tertentu (Diatur dalam Pasal 293)
18. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah tanpa memberikan isyarat dengan lampu atau tangan (Diatur dalam Pasal 294)
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke arah samping tanpa memberikan isyarat (Diatur dalam Pasal 295)

20. Mengemudikan kendaraan bermotor di lintasan kereta api saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup (Diatur dalam Pasal 296)
21. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Diatur dalam Pasal 297)
22. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya maupun isyarat lain pada saat berhenti parkir atau keadaan darurat (Diatur dalam Pasal 298)
23. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Diatur dalam Pasal 299)
24. Tidak menggunakan jalur yang telah ditentukan jalur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak menutup kendaraan selama perjalanan (Diatur dalam Pasal 300)
25. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas di jalan (Diatur dalam Pasal 301)
26. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, melakukan pengereman mendadak, menurunkan penumpang selain ditempat perhentian (Diatur dalam Pasal 302)
27. Mengemudikan mobil yang diperuntukkan untuk barang untuk mengangkut orang (Diatur dalam Pasal 303)

28. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan memiliki tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan. (Diatur dalam Pasal 304)
29. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi oleh ketentuan (Diatur dalam Pasal 305)
30. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut serta dimensi kendaraan (Diatur dalam Pasal 306)
31. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak memiliki surat muatan dokumen perjalanan (Diatur dalam Pasal 307)
32. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang yang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus serta alat berat, dan menyimpang dari izin (Diatur dalam Pasal 308)
33. Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Diatur dalam Pasal 309)
34. Mengemudi kendaraan bermotor dengan lalai yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan, dan/atau mengakibatkan korban yang luka ringan atau bahkan luka berat sampai kehilangan nyawa. (Diatur dalam Pasal 310)

35. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan sengaja menggunakan cara atau dalam keadaan yang membahayakan atau barang, dan/atau mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dimana ada kerusakan kendaraan dan/atau mengakibatkan korban luka ringan hingga luka berat yang mengakibatkan kehilangan nyawa. (Diatur dalam Pasal 311)
36. Mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraan yang dikemudikan, tidak memberikan pertolongan, atau bahkan tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat tanpa alasan. (Diatur dalam Pasal 312)
37. Tidak mengasuransikan awak kendaraan serta penumpang (Diatur dalam Pasal 313)

Dalam Pasal 314 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana Lalu Lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan tindak pidana lalu lintas. Bagi pelanggaran yang bersifat ringan, sanksi yang dikenakan ialah pidana kurungan ataupun denda. Terhadap pelanggaran berat dan yang terdapat adanya unsur kesengajaan maka sanksi pidana dapat berupa denda yang lebih berat dan pidana penjara. Undang Undang ini juga mengatur tentang sanksi administratif yang berupa

peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin dan pemberian denda. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana hanya terdapat sanksi pidana yang berupa denda, kurungan dan/atau penjara. Tidak terdapat adanya sanksi administratif dalam sanksi pidana di KUHP.

E. Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian

Menurut KBBI mabuk memiliki arti “berasa pening atau hilang kesadaran (karena terlalu banyak minum minuman keras, makan gadung, dan sebagainya).”⁵² Hasil penelitian pamungkas⁵³ menunjukkan bahwa karakteristik pengendara dapat berubah secara drastic dan cepat akibat penggunaan alkohol, narkotika serta saat mengalami rasa sakit, jenuh dan tidak nyaman. Alkohol merupakan senyawa kimia organik dengan karakteristik khas yang terdapat gugus hidroksil (-OH) yang memiliki kaitan dengan gugus karbon suatu molekul. Sumber alkohol yang umum beredar antara lain ethanol, methanol, isopropanol, dan diethylene glikol. Ethanol digunakan sebagai zat aditif gasoline, pelarut kosmetik dan farmasi serta minuman beralkohol. Ethanol berasal dari fermentasi berbagai karbohidrat gandum, buah-buahan ataupun bunga.⁵⁴

⁵² Kamus Besar Bahasa Indonesia

⁵³ Nur Setiaji Pamungkas, “*Mengenal Perilaku Pengendara Kendaraan dalam Upaya Mencegah Terjadinya Kecelakaan di Jalan Raya*”, *Teknis*, Teknik Sipil Politeknik Negeri Semarang, Volume 9 No 1, April 2014, hlm. 13-18

⁵⁴ Gonzales TA, Vance M, Helpen M, Umbergen CJ, “*Legal Medicine Pathology and Toxicology*”, Edisi ke-2, Appleton Century Crofts Inc, 1954, hlm 781

Tiap negara mempunyai peraturan sendiri tentang penanganan kasus yang berkaitan dengan alkohol, seperti dengan adanya penetapan batas kadar alkohol dalam darah *Blood Alcohol Concentration* yang diperbolehkan saat mengemudi.⁵⁵ Di Amerika Serikat, batas maksimum *BAC* untuk pengemudi yang diperbolehkan ialah 80mg%. Sedangkan di beberapa negara Asia Tenggara seperti Malaysia menetapkan 80mg%, Singapura 80mg%, dan Thailand 50mg%. Sedangkan untuk negara seperti Saudi Arabia, Oman, Pakistan, Brunei, dan Jepang menetapkan *zero tolerance* (0 mg%). Berkendara dalam keadaan mabuk saja sudah merupakan suatu tindak pidana dikarenakan seseorang yang mengemudikan kendaraan bermotor dilihat sebagai bom waktu yang siap meledak, sehingga tidak butuh menunggu bom meledak dan ada akibat sehingga dapat dilakukan tindakan.⁵⁶

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), mengemudi saat dalam keadaan mabuk diatur dalam Pasal 492 yang menyatakan:

“Barang siapa dalam keadaan mabuk di muka umum merintanglalu lintas, atau mengganggu ketertiban, atau mengancam keamanan orang lain, atau melakukan sesuatu yang harus dilakukan dengan hati-hati atau dengan mengadakan tindakan penjagaan tertentu lebih dahulu agar jangan membahayakan nyawa atau kesehatan orang lain, diancam dengan pidana kurungan paling lama enam hari, atau pidana denda paling banyak tiga ratus tujuh puluh lima rupiah”

⁵⁷

⁵⁵ Citra Manela dan Taufik Hidayat, “Korelasi Kadar Alkohol dengan Derajat Luka Dalam Hal Pembuatan Visum Et Repertum pada Pasien Kecelakaan Lalu Lintas Rumah Sakit M. Djamil Padang”, *Jurnal Kesehatan Andalas*, 2018, 7(3)

⁵⁶ James B. Jacobs, “*The Law and Criminology of Drunk Driving*”, *Crime and Justice*, Vol. 10, 1988, hlm. 182

⁵⁷ Pasal 492 Kitab Undang Undang Hukum Pidana

Mengemudi dalam keadaan mabuk diatur lebih khusus dalam Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”⁵⁸. Ancaman pidana pengemudi yang mengemudikan kendaraan dalam keadaan mabuk terdapat dalam Pasal 283 Undang Undang LLAJ yang menyatakan bahwa

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).⁵⁹

Tidak hanya pada Pasal 283, tetapi pada praktiknya perbuatan tersebut dapat dijerat juga dengan Pasal 311 Undang Undang LLAJ apabila membahayakan bagi nyawa atau barang, pasal tersebut berbunyi:

“Pasal 311 UU 22/2009:

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau deenda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah)
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/ atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2),

⁵⁸ Pasal 106 Ayat 1 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁵⁹ Pasal 283 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).

- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah)
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000 (dua puluh juta rupiah)
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)⁶⁰

Dalam hal ini, pengemudi yang mengemudikan kendaraan dalam keadaan mabuk masuk dalam keadaan yang membahayakan, dan hukuman pidana yang dapat dikenakan kepada pengemudi tersebut, tergantung dari akibat dari kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi dalam keadaan mabuk.

F. Analisis Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan, maka penulis akan menganalisis tentang Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana Mengemudikan Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Mabuk Yang Mengakibatkan Kematian. Pertama penulis akan menguraikan apa itu pertanggungjawaban pidana. Dalam penjatuhan pidana, pelaku

⁶⁰ Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

tindak pidana dapat dijatuhi pidana dengan syarat harus dipenuhi unsur perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana sesuai ketentuan dalam hukum pidana. Pertanggungjawaban pidana menurut penulis adalah maksud untuk menentukan apakah seorang pelaku suatu perbuatan dapat dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang terjadi atau tidak. Hal tersebut merujuk pada penjelasan dari Hanafi Amrani dan Mahrus Ali⁶¹ yang menyatakan bahwa sekalipun suatu perbuatan yang dilarang itu telah dilakukan oleh seseorang, namun jika perbuatan atau orang tersebut tidak dapat dicela karena dalam dirinya tidak terdapat kesalahan maka pertanggungjawaban pidana itu tidak mungkin ada.

Ada 3 unsur yang harus dipenuhi agar suatu perbuatan dapat dinyatakan sebagai perbuatan yang telah melanggar hukum dan perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana, yakni :

1. Kemampuan Untuk Bertanggungjawab

Ada dua jenis kemampuan bertanggungjawab yang perlu dipenuhi, yang pertama ialah kemampuan bertanggungjawab dimana kemampuan jiwa berpikir pembuat yang memungkinkan ia dapat menguasai pikirannya, menentukan tindakannya, menentukan akibat tindakannya, dan menentukan kehendaknya sesuai dengan pendapatnya. Kemampuan berpikir pembuat ini merujuk pada penjelasan dari Pompe⁶² yang

⁶¹ Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *loc. cit.*

⁶² Wirjono Prodjodikoro, *loc. cit.*

menyatakan bahwa unsur kemampuan berpikir pembuat memungkinkan ia dapat menguasai pikirannya dan memungkinkan ia menentukan tindakannya. Kemudian yang kedua kemampuan bertanggungjawab yang mencakup keadaan jiwa seseorang ialah dimana keadaannya tidak terganggu oleh suatu penyakit secara terus menerus ataupun sementara, tidak adanya cacat dalam pertumbuhan seperti gagu, idiot, atau lainnya, tidak adanya terganggu karena terkejut, hipnotis, kemarahan,dll. Hal ini merujuk pada penjelasan E.Y Kanter dan S.R Sianturi⁶³ bahwa unsur mampu bertanggungjawab itu mencakup keadaan jiwa dimana tidak terganggu oleh penyakit secara terus menerus, tidak cacat pertumbuhan, tidak terganggu dan sebagainya.

2. Adanya Kesalahan

Menurut analisis penulis kesalahan disini merupakan unsur fundamental dalam menentukan pertanggungjawaban pidana dikarenakan penilaian terhadap adanya kesalahan atau tidak dapat menentukan juga ada tidaknya pertanggungjawaban pidana. Bentuk kesalahan sendiri ada 2 yaitu Kesengajaan dan Kelalaian. Merujuk kepada penjelasan Amir Ilyas⁶⁴ kesengajaan terbagi menjadi 3 bagian, yakni:

- a. Sengaja sebagai niat, dimana kesengajaan ini yang paling umum dimengerti oleh masyarakat. Kesengajaan ini memiliki arti bahwa

⁶³ Kanter E.Y & S.R. Sianturi, *loc. cit.*

⁶⁴ Amir Ilyas, *loc. cit.*

pelaku benar-benar ingin tercapai suatu akibat tertentu dari perbuatannya.

- b. Sengaja sadar akan kepastian atau keharusan, jenis kesengajaan ini merupakan keadaan dimana pelaku tidak bertujuan untuk mencapai suatu akibat yang menjadi dasar tindak pidana perbuatannya, namun pelaku tahu bahwa ada akibat pasti yang akan mengikuti perbuatannya. Hal ini juga merujuk pada penjelasan Amir Ilyas⁶⁵ bahwa sengaja sadar akan kepastian tercapainya suatu delik bukanlah tujuan dari pelaku namun hal itu merupakan syarat mutlak yang terjadi dalam berlangsung atau selesainya tujuan pelaku tercapai.
- c. Sengaja sadar akan kemungkinan, dalam teori ini dijelaskan bahwa dalam pikiran pelaku hanya ada bayangan akan kemungkinan belaka akibat perbuatannya tanpa ia tujukan. Pelaku menyadari bahwa kemungkinan terjadi akibat lain yang ia tidak kehendaki tetapi kesadarannya tidak membuat ia membatalkan niatnya dan akibat yang tidak ia kehendaki itu benar-benar terjadi.

Kelalaian sendiri merupakan suatu bentuk kesalahan yang timbul akibat pelaku tindak memenuhi standar perilaku yang ditetapkan oleh suatu aturan. Ada dua bentuk yaitu kealpaan yang disadari dimana seseorang sadar akan resiko yang dapat terjadi tetapi mengharapkan akibat buruk

⁶⁵ *Ibid.*

tersebut tidak akan terjadi, dan kelalaian yang tidak disadari dimana kelalaian yang disadari dimana seseorang kurang berpikir, lengah dan seharusnya sadar akan resiko, tetapi tidak demikian. Hal ini merujuk pada penjelasan D.Schaffmeister, N, Keijzer dan E. OH. Sutorius⁶⁶ yang menjelaskan bahwa skema kelalaian atau culpa iala culpa lata yang disadari atau alpa dan culpa lata yang tidak disadari atau lalai. Kelalaian atau kealpaan itu memuat 3 unsur, yaitu pelaku tidak bertindak sesuai dengan apa yang diharuskan meskipun tidak tertulis oleh hukum, pelaku tidak memikirkan perbuatannya secara baik-baik terlebih dahulu, dan perbuatan pelaku dapat dicela. Hal ini merujuk pada penjelasan dari Amir Ilyas⁶⁷ yang menyatakan bahwa Kealpaan memuat 3 unsur, yakni:

- a. Pelaku bertindak lain dari apa yang seharusnya dilakukan menurut hukum meskipun tidak tertulis, sehingga itu termasuk perbuatan yang melawan hukum.
- b. Pelaku kurang hati-hati, bertindak ceroboh, dan kurang berpikir Panjang
- c. Tindakan yang pelaku buat dapat dicela.

3. Tidak Ada Alasan Pemaaf

Dalam hukum pidana ada 2 alasan penghapus pidana yaitu alasan pemaaf dan alasan pembenar hal ini merujuk pada penjelasan Amir Ilyas⁶⁸ Alasan penghapus pidana yang merupakan alasan pemaaf yang terdapat

⁶⁶ D.Schaffmeiste, N.Keijzer dan E.PH.Sutorius, *loc. cit.*

⁶⁷ Amir Ilyas, *loc. cit.*

⁶⁸ *Ibid.*

dalam KUHP adalah Daya paksa relative, pembelaan terpaksa melampaui batas, dan perintah jabatan yang tidak sah namun saat melakukan perbuatan tersebut pelaku mengita perbuatannya sah.

Setelah penulis menguraikan tentang pertanggungjawaban pidana, selanjutnya penulis akan menguraikan yang dimaksud pelaku. Pelaku yang dapat dikatakan telah melakukan tindak pidana ialah seseorang yang melakukan suatu perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana, dimana dalam rumusan hukum pidana dikatakan dengan barangsiapa yang melanggar larangan tersebut. Tindak pidana sendiri memiliki pengertian berupa suatu tindakan yang melanggar hukum baik disengaja maupun tidak disengaja hal ini merujuk pada penjelasan Simons⁶⁹ yang menjelaskan bahwa Tindak Pidana ialah suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja oleh seseorang dan tindakannya dapat di pertanggungjawabkan serta dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum oleh undang-undang. Sesuai dengan analisis penulis sebelumnya mengenai pertanggungjawaban pidana, bahwa tindak pidana itu juga harus dapat dipertanggungjawabkan dan dinyatakan sebagai suatu tindakan yang dapat dihukum oleh undang-undang yang berlaku.

Untuk menentukan seseorang telah melakukan tindak pidana dan dapat disebut pelaku tindak pidana maka tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh pelaku itu haruslah memenuhi unsur-unsur tindak pidana.

⁶⁹ Erdianto Effendi, *loc. cit.*

Merujuk kepada KUHP unsur tindak pidana ini dijabarkan menjadi 2 macam unsur, yaitu unsur yang subjektif dan unsur objektif. Unsur subjektif ialah unsur yang melekat pada diri pelaku sendiri atau hal yang memiliki hubungan dengan diri si pelaku dan termasuk isi hati pelaku. Unsur subjektif meliputi orang yang memiliki kemampuan untuk bertanggung jawab, perbuatan yang dilakukan itu ada unsur kesengajaan ataupun ketidaksengajaan, ada maksud dan tujuan, dan sebagainya. Unsur objektif sendiri ialah unsur yang berhubungan dengan keadaan dimana tindakan pelaku itu harus ia lakukan. Dalam hal ini unsur objektif adalah perbuatan yang bersifat melawan hukum, merupakan suatu perbuatan yang dilarang atau diharuskan undang-undang dan apabila dilanggar dapat diancam pidana, kemudian dilakukan dalam waktu, tempat atau keadaan tertentu. Hal ini merujuk pada penjelasan P.A.F Lamintang⁷⁰ yang menjelaskan bahwa Unsur subjektif adalah unsur yang melekat pada diri pelaku atau hal yang berhubungan pada diri si pelaku dan termasuk segala sesuatu yang terkandung di dalam hati si pelaku. Sedangkan unsur objektif adalah unsur-unsur yang memiliki hubungan dengan keadaan-keadaan dimana tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan.

Setelah mengetahui siapa yang dimaksud dengan pelaku tindak pidana, selanjutnya penulis akan menguraikan bagaimana kualifikasi perbuatan mengemudi kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian. Berdasarkan analisis penulis dalam Kitab

⁷⁰ P.A.F. Lamintang, *loc. cit.*

Undang Undang Hukum Pidana hanya diatur secara umum mengenai orang yang mabuk dimuka umum, hal tersebut diatur dalam Pasal 492 yang berbunyi:

“Barang siapa dalam keadaan mabuk di muka umum merintangangi lalu lintas, atau mengganggu ketertiban, atau mengancam keamanan orang lain, atau melakukan sesuatu yang harus dilakukan dengan hati-hati, atau dengan mengadakan tindakan penjagaan tertentu lebih dahulu agar jangan membahayakan nyawa atau Kesehatan orang lain, diancam dengan pidana kurungan paling lama enam hari, atau pidana denda paling banyak tiga ratus tujuh puluh lima rupiah”

Tindakan mabuk yang dapat dijerat oleh Pasal 492 KUHP ini harus memenuhi beberapa hal atau unsur, yaitu orang itu mabuk, hal ini terjadi di muka umum, dan pelaku mengganggu ketertiban umum. Hal ini merujuk pada penjelasan R.Soesilo⁷¹ untuk dapat mengenakan Pasal 492 KUHP harus dibuktikan bahwa :

1. Orang itu mabuk

Mabuk yang dimaksud memiliki arti bahwa orang tersebut kebanyakan minum-minuman keras sehingga tidak dapat menguasai lagi salah satu panca indra yang dimiliki atau anggota tubuhnya.

2. Di tempat umum

Di tempat umum ini memiliki pengertian bahwa bukan saja dijalan umum, melainkan juga ditempat yang dapat dikunjungi orang banyak. Apabila mabuk di rumah sendiri maka tidak termasuk.

3. Merintangangi lalu lintas ataupun mengganggu ketertiban umum.

⁷¹ R. Soesilo, 1995, *Kitab Undang Undang Hukum Pidana Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politeia, Bogor.

Apabila orang mabuk dan diam saja dirumahnya, maka tidak mengganggu siapapun dan apapun maka tidak dikenakan pasal ini.

Mengemudikan kendaraan diwajibkan dilakukan dalam keadaan yang wajar dan penuh konsentrasi dan tidak diperkenankan dilakukan dalam keadaan mabuk hal ini diatur di dalam Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”.

Tindak pidana mengemudikan kendaraan dalam keadaan mabuk yang merupakan suatu keadaan membahayakan dan sampai menimbulkan kerusakan nyawa ataupun barang diatur lebih rinci lagi dalam Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.3.000.000 (tiga juta rupiah)
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lntas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah)
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud ayat (2) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang

- sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah)
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000 (dua puluh juta rupiah)
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)

Berdasarkan analisis penulis tindak pidana mengemudi kendaraan dalam Keadaan mabuk yang menyebabkan kematian yang diatur dan dijera dengan Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki beberapa unsur yang harus dipenuhi agar dapat dipertanggungjawabkan kepada pelaku tindak pidana tersebut. Berikut Unsur Pasal 311 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

1. Setiap Orang

Unsur Setiap Orang memiliki maksud bahwa tindakan dilakukan oleh orang perseorangan ataupun korporasi, baik yang merupakan badan hukum ataupun tidak berbadan hukum. Orang perseorangan ini merupakan subjek hukum yang menyandang hak dan kewajiban dimana dikatakan seorang individu. Hal ini merujuk pada penjelasan Prof. Dr. Sudikno Mertokusumo, SH dalam pertimbangan hakim Putusan No 61/Pid.Sus/2020/PN.Wgw yang mendefinisikan bahwa subjek hukum adalah sesuatu yang dapat memperoleh hak dan kewajiban dari hukum.

2. Dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Dengan sengaja merupakan suatu sikap batin atau maksud hati seseorang dimana si pelaku yang melakukan perbuatan pidana bertujuan atau memiliki kehendak atau mengetahui atau setidaknya dapat menduga akibat yang dapat terjadi akibat dari perbuatannya. Dalam hal ini sengaja berdasarkan penjelasan Amir Ilyas dalam Asas-Asas Hukum Pidana dapat dikategorikan menjadi 3 yaitu sengaja sebagai niat, sengaja sadar akan kepastian atau keharusan, dan sengaja sadar akan kemungkinan. Menurut penulis tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang menyebabkan kematian ini unsur dengan sengaja dapat dikategorikan sebagai sengaja sadar akan kemungkinan, Sehubungan dengan teori ini, pelaku yang dalam keadaan mabuk menyadari kemungkinan terjadinya akibat lain apabila mengemudi dalam keadaan mabuk dan hal itu sebenarnya ia tidak kehendaki, namun kesadaran akan kemungkinan itu tidak menghentikan pelaku untuk mengendarai kendaraan bermotornya dalam keadaan mabuk.

Menurut analisis penulis mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia disini memiliki arti bahwa pelaku harus mengemudikan kendaraan dalam suatu keadaan yang membahayakan dimana keadaan membahayakan tersebut berakibat seseorang meninggal dunia. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik yang berupa mesin selain

kendaraan yang jalur jalannya di atas rel. Hal-hal yang dapat dikatakan merupakan cara atau keadaan yang berbahaya saat mengemudikan kendaraan ialah:

1. Berkendara melebihi batas kecepatan yang diperbolehkan. Dimana dalam Pasal 23 Ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur batas kecepatan paling tinggi dan paling rendah ialah:
 - a. Paling rendah 60 km per jam dan paling tinggi 100 km per jam untuk jalan bebas hambatan
 - b. Paling tinggi 80 km per jam untuk jalan antar kota
 - c. Paling tinggi 50 km per jam untuk kawasan perkotaan
 - d. Paling tinggi 30 km per jam untuk kawasan permukiman.
2. Tidak memperhatikan rambu lalu lintas saat berpindah jalur atau berbelok atau saat berbalik arah
3. Melakukan kegiatan lain saat mengemudikan kendaraan
4. Berkendara dalam pengaruh obat-obatan ataupun minuman keras

Selanjutnya penulis akan menguraikan mengenai ancaman pidana terhadap perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk. Pelaku tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian tentunya akan diancam dengan pidana. Berdasarkan analisis penulis dalam Kitab Undang Undang Hukum Pidana dikenal 2 jenis pidana, yaitu pidana pokok dan pidana

tambahan. Pidana pokok terdiri dari pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan, pidana denda, dan pidana tutupan. Pidana tambahan yaitu pencabutan beberapa hak tertentu, perampasan barang yang tertentu, dan pengumuman putusan hakim. Pidana atau hukuman tambahan ini gunanya untuk menambah hukuman pokok, jadi tak mungkin dijatuhkan dengan sendirian.

Pelaku tindak pidana yang mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian dapat diancam dengan jenis pidana pokok yaitu pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Pidana terhadap tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian ini merupakan pidana yang bersifat alternatif, karena digunakan kata atau pada perumusan ancaman pidananya antara pidana penjara atau pidana denda.

Perbuatan dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kematian diatur pada Pasal 311 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan ancaman pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun penjara atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).