

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI KENDARAAN
BERAT ATAS KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN
KORBAN MENINGGAL DUNIA**

Adzim Munawali

Program Studi Ilmu Hukum,
Universitas Mpu Tantular, Indonesia
adzimali1922@gmail.com

Appe Hutaeruk

Program Studi Ilmu Hukum,
Universitas Mpu Tantular, Indonesia
appehturuk@gmail.com

Hotman Sinambela

Program Studi Ilmu Hukum,
Universitas Mpu Tantular, Indonesia
hotmanbertaok@gmail.com

Sendi Sanjaya

Program Studi Ilmu Hukum,
Universitas Mpu Tantular, Indonesia
sendi.number21@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji pengaturan tindak pidana lalu lintas dan bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi kendaraan berat yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, dengan menjadikan Putusan Pengadilan Negeri Larantuka Nomor 23/Pid.Sus/2025/PN Lrt sebagai studi kasus. Kajian ini penting karena Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dirumuskan secara umum bagi “setiap orang” tanpa membedakan karakteristik risiko kendaraan berat dari kendaraan pribadi, padahal dalam praktiknya kelalaian pengemudi kendaraan berat sering bersumber dari faktor administratif-teknis, seperti ketiadaan pemeriksaan berkala kendaraan, bukan sekadar kelalaian dalam tindakan mengemudi. Penelitian menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus, dan pendekatan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan tindak pidana lalu lintas bagi pengemudi kendaraan berat belum diatur secara khusus dan proporsional sehingga menimbulkan kekosongan hukum fungsional bagi kendaraan berisiko tinggi. Selain itu, pertanggungjawaban pidana dalam putusan yang dianalisis dibangun di atas kerangka kealpaan (*culpa*) yang menggabungkan kelalaian struktural dan kelalaian operasional, namun tetap bersifat individual terhadap pengemudi tanpa menjangkau pertanggungjawaban pemilik kendaraan atau perusahaan angkutan yang turut menciptakan kondisi berbahaya, sehingga keadilan substantif belum sepenuhnya terwujud meskipun kepastian hukum formal telah ditegakkan.

Kata Kunci: *Pertanggungjawaban Pidana; Kendaraan Berat; Kecelakaan Lalu Lintas; Kealpaan.*

ABSTRACT

This study examines the legal regulation of traffic offenses and the form of criminal liability imposed on heavy vehicle drivers who cause traffic accidents, using the Larantuka District Court Decision Number 23/Pid.Sus/2025/PN Lrt as a case study. This issue is significant because Article 310 of Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation is formulated generically for "every person" without distinguishing the risk characteristics of heavy vehicles from private vehicles, whereas in practice the negligence of heavy vehicle drivers often originates from administrative-technical factors, such as the absence of periodic vehicle inspection, rather than mere carelessness in driving. This study employs a normative juridical method using statutory, case, and conceptual approaches. The findings show that the regulation of traffic offenses for heavy vehicle drivers has not been specifically and proportionally arranged, thereby creating a functional legal vacuum for high-risk vehicles. Furthermore, the criminal liability examined in the decision is constructed upon a negligence (*culpa*) framework that combines structural and operational negligence, yet remains individually confined to the driver without extending to the vehicle owner or transport company that contributed to creating the hazardous condition, so that substantive justice has not been fully achieved despite the formal enforcement of legal certainty.

Keyword: *Criminal Liability; Heavy Vehicle; Traffic Accident; Negligence.*

A. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi darat merupakan salah satu penopang utama kegiatan perekonomian dan mobilitas masyarakat Indonesia. Peningkatan volume kendaraan bermotor, khususnya kendaraan berat seperti truk, trailer, dan bus besar, sejalan dengan pertumbuhan sektor logistik dan industri, namun di sisi lain turut meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa, luka-luka, maupun kerugian materiil (Soekanto, 2019). Karakteristik kendaraan berat dari segi dimensi, bobot, daya kendali, dan jarak pengereman menjadikan potensi dampak kecelakaan yang melibatkannya cenderung lebih fatal dibandingkan kendaraan pribadi pada umumnya (Suwardjoko, 2002).

Hukum sebagai sarana pengendalian sosial (*social control*) memiliki peran penting dalam mengatur perilaku pengguna jalan, termasuk menetapkan batas pertanggungjawaban ketika terjadi pelanggaran yang merugikan pihak lain (Rahardjo, 2000). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) memuat ketentuan pidana bagi pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, tetapi penerapan norma tersebut terhadap pengemudi kendaraan berat kerap menimbulkan persoalan yuridis tersendiri, mengingat kompleksitas unsur kesalahan (*schuld*), hubungan kausalitas, serta keterlibatan pihak lain seperti pemilik kendaraan atau perusahaan angkutan dalam rantai tanggung jawab (Hamzah, 2010). Pertanggungjawaban pidana dalam

hukum pidana Indonesia dibangun di atas asas *tiada pidana tanpa kesalahan* (*geen straf zonder schuld*), sehingga seseorang hanya dapat dipidana apabila perbuatannya memenuhi unsur kesengajaan (*dolus*) atau kelalaian (*culpa*) yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum (Moeljatno, 2008).

Persoalan tersebut tergambar jelas dalam Putusan Pengadilan Negeri Larantuka Nomor 23/Pid.Sus/2025/PN Lrt, yang mengadili perkara kecelakaan lalu lintas yang melibatkan Terdakwa Yohanes Nong Thoe Mbulu alias Tomi, seorang pengemudi truk Mitsubishi Fuso bermuatan bahan bangunan. Berdasarkan fakta persidangan, pada 8 Januari 2025 truk yang dikemudikan Terdakwa mengalami kegagalan fungsi rem (*rem blong*) saat melintasi tikungan menurun di Desa Lewolaga, Kecamatan Titehena, Kabupaten Flores Timur, sehingga Terdakwa kehilangan kendali dan menabrak tebing di pinggir jalan. Akibat peristiwa tersebut, tiga orang penumpang yang duduk di bak belakang truk meninggal dunia dan satu orang mengalami luka-luka. Fakta persidangan mengungkap bahwa truk tersebut telah berusia lebih dari dua puluh tahun dan tidak pernah menjalani uji kelaikan kendaraan (*uji kir*); pengecekan kendaraan hanya dilakukan insidental ketika ditemukan kerusakan, bukan secara berkala; serta truk membawa delapan orang penumpang yang duduk di bak belakang bersama muatan barang, suatu praktik yang lazim namun berisiko tinggi bagi keselamatan penumpang.

Majelis Hakim menyatakan Terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (4) juncto Pasal 310 ayat (2) UU LLAJ, dengan unsur kunci berupa "kelalaian" (*culpa*) pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, merujuk pada konsep kealpaan menurut Moeljatno bahwa kealpaan terjadi apabila pelaku kurang memperhatikan benda-benda yang dilindungi hukum serta kurang memperhatikan larangan yang berlaku dalam masyarakat (Moeljatno, 2002). Menariknya, kelalaian Terdakwa tidak terletak pada kesengajaan mengemudi secara ugal-ugalan, melainkan pada ketiadaan pemeriksaan berkala terhadap kondisi kendaraan yang sudah berusia tua dan tidak pernah diuji kelaikannya, suatu bentuk kelalaian administratif-teknis yang berujung pada akibat pidana serius. Pertanggungjawaban pidana sepenuhnya dibebankan kepada pengemudi, sementara pemilik kendaraan atau perusahaan tempat Terdakwa bekerja tidak turut diproses secara hukum, padahal kondisi kendaraan yang tidak pernah menjalani uji kir dan minimnya sistem perawatan berkala merupakan bagian dari tanggung jawab operasional perusahaan (Hamzah, 2010). Kondisi ini menimbulkan pertanyaan yuridis mendasar mengenai keadilan pembebanan tanggung jawab hukum antara pengemudi sebagai pihak yang secara langsung mengendalikan kendaraan dan faktor sistemik seperti kelaikan kendaraan yang berada di luar kendali penuh pengemudi.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan tindak pidana lalu lintas terhadap pengemudi kendaraan berat yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana pengemudi kendaraan berat yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas merujuk pada Putusan Pengadilan Negeri Larantuka Nomor 23/Pid.Sus/2025/PN Lrt?

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk mengkaji ketentuan hukum mengenai tindak pidana lalu lintas dan pertanggungjawaban pidana pengemudi kendaraan berat, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang relevan dengan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia. Pendekatan kasus digunakan untuk menganalisis penerapan ketentuan tersebut dalam Putusan Pengadilan Negeri Larantuka Nomor 23/Pid.Sus/2025/PN Lrt, sedangkan pendekatan konseptual digunakan untuk mengkaji konsep pertanggungjawaban pidana, *kealpaan (culpa)*, asas *geen straf zonder schuld*, hubungan kausalitas, *conditio sine qua non*, teori kausalitas adekuat, serta pertanggungjawaban pidana korporasi. Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan serta bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, dan pendapat para ahli yang relevan dengan permasalahan penelitian. Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*), kemudian dianalisis secara kualitatif dengan mengidentifikasi, menginterpretasikan, dan menghubungkan ketentuan hukum, konsep, teori, serta pertimbangan hukum dalam putusan yang dikaji untuk menjawab permasalahan penelitian.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN**Pengaturan Tindak Pidana terhadap Pengemudi Kendaraan Berat yang Menyebabkan Lalu Lintas**

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu urat nadi kehidupan masyarakat modern yang menopang mobilitas orang maupun barang, sehingga keberadaannya harus ditopang oleh sistem hukum yang menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas (Soekanto, 2014). Meningkatnya volume kendaraan berat seperti truk tronton, truk gandeng, dan bus antarkota dari tahun ke tahun telah menimbulkan konsekuensi berupa tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa maupun kerugian materiil yang tidak sedikit (Soekanto, 2019). Kecelakaan yang melibatkan kendaraan berat cenderung menghasilkan tingkat fatalitas yang jauh lebih tinggi dibandingkan kecelakaan yang hanya melibatkan kendaraan roda dua atau kendaraan pribadi kecil (Suwardjoko, 2002), mengingat karakteristik dimensi, bobot, jarak pengereman (*braking distance*), titik buta (*blind spot*), dan energi kinetik kendaraan berat yang jauh berbeda dari kendaraan bermotor pada umumnya, sehingga persoalan ini semestinya memperoleh pengaturan hukum pidana yang secara khusus mempertimbangkan karakteristik dan tingkat risikonya.

Hukum positif Indonesia hingga saat ini belum memberikan pengaturan yang tegas dan spesifik mengenai tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan berat. Ketentuan mengenai kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya atau lukanya orang lain diatur secara umum dalam Pasal 359 dan Pasal 360 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sementara UU LLAJ

mengatur ketentuan serupa melalui Pasal 310 dan Pasal 311 yang meskipun dirumuskan lebih rinci berdasarkan akibat yang ditimbulkan tetap tidak memberikan kualifikasi khusus terhadap jenis kendaraan penyebab kecelakaan (Chazawi, 2013). Keberadaan dua rezim hukum yang mengatur objek yang secara substansial sama ini menimbulkan persoalan tumpang tindih norma dan ketidakjelasan mengenai penerapan asas *lex specialis derogat legi generali* (Poernomo, 1994). Kesulitan ini diperparah oleh sifat unsur kealpaan (*schuld*) yang cenderung abstrak dan subjektif sehingga pembuktiannya sangat bergantung pada penilaian hakim, bukan pada rumusan norma yang secara tegas membedakan tingkat keseriusan perbuatan berdasarkan jenis kendaraan (Moeljatno, 2015), padahal kepastian hukum menghendaki agar setiap norma pidana dirumuskan secara jelas, tidak multitafsir, dan dapat diterapkan secara konsisten (Mertokusumo, 2010).

Ketiadaan klasifikasi hukum pidana yang membedakan pengemudi kendaraan pribadi dengan pengemudi kendaraan berat juga bertentangan dengan prinsip proporsionalitas pemidanaan (*proportionality of punishment*) yang menghendaki agar berat ringannya ancaman pidana sebanding dengan tingkat bahaya yang ditimbulkan oleh suatu perbuatan (Arief, 2011). Beberapa negara telah mengembangkan kategori pidana khusus (*special offense category*) bagi pengemudi kendaraan komersial yang terlibat kecelakaan dengan ancaman pidana lebih tinggi dibandingkan pengemudi kendaraan pribadi (Hamzah, 2010) namun konsep semacam ini belum diakomodasi secara memadai dalam UU LLAJ Indonesia. Ketidadaan pengaturan spesifik ini menimbulkan kekosongan hukum fungsional (*functional legal vacuum*), yakni suatu kondisi di mana norma umum tetap berlaku tetapi tidak cukup responsif terhadap karakteristik risiko yang berbeda secara signifikan antarkategori kendaraan (Arief, 2010).

Meskipun tidak diatur sebagai delik tersendiri, pemberatan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi kendaraan berat dapat ditelusuri melalui konstruksi hukum yang bersifat kumulatif dari beberapa ketentuan UU LLAJ. Pertama, persyaratan teknis dan laik jalan dalam Pasal 48 dan Pasal 49 yang mewajibkan pemenuhan sistem rem, sistem kemudi, dan sistem lampu, yang bagi kendaraan berat menjadi lebih krusial mengingat kompleksitas sistem mekanisnya seperti rem angin (*air brake*) yang memerlukan perawatan berkala (Marpaung, 2009). Kedua, ketentuan mengenai daya angkut, dimensi, dan muatan sumbu terberat dalam Pasal 169 dan Pasal 170 dengan sanksi pidana pada Pasal 307 bagi pelanggaran yang mengakibatkan kerusakan jalan (Arief, 2010). Ketiga, ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi dalam Pasal 90, mengingat kelelahan (*fatigue*) merupakan salah satu faktor dominan penyebab kecelakaan kendaraan berat pada perjalanan jarak jauh (Ramelan, 2015).

Pelanggaran terhadap ketentuan administratif tersebut kerap difungsikan sebagai alat bukti pendukung (*ondersteunend bewijsmiddel*) untuk memperkuat pembuktian unsur kelalaian dalam delik kecelakaan lalu lintas yang lebih berat (Afiah, 2010). Ketika pengemudi kendaraan berat mengalami kecelakaan fatal dan pada saat yang sama terbukti kendaraannya tidak laik jalan atau mengangkut muatan melebihi kapasitas, fakta-fakta tersebut memperkuat konstruksi kealpaan yang bersifat sistemik atau kealpaan struktural, bukan sekadar kealpaan situasional

yang timbul seketika pada momen kecelakaan (Lamintang, 1997). Konsep ini menggeser fokus pertanggungjawaban dari "apa yang dilakukan pengemudi pada detik terjadinya kecelakaan" menjadi "bagaimana rangkaian kondisi yang mendahului kecelakaan tersebut terbentuk", termasuk kebijakan operasional perusahaan yang mempekerjakan pengemudi.

Terkait bentuk kesalahan, penting dibedakan antara *culpa levis* (kealpaan ringan) dan *culpa lata* (kealpaan berat). *Culpa lata* terjadi apabila pelaku sesungguhnya menyadari kemungkinan timbulnya bahaya tetapi tetap melanjutkan perbuatannya dengan harapan bahaya tersebut tidak akan terjadi, sehingga kealpaan jenis ini secara psikologis mendekati kesengajaan bersyarat (*dolus eventualis*) (Hamzah, 2010). *Culpa lata* dapat teridentifikasi misalnya ketika pengemudi mengetahui kondisi rem bermasalah namun tetap memaksakan perjalanan (Chazawi, 2002). Terhadap situasi demikian, Pasal 311 UU LLAJ menjadi relevan karena mengancam pidana lebih berat bagi pengemudi yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan dengan cara yang membahayakan nyawa atau barang (Hamzah, 2010), di mana unsur "dengan sengaja" tidak harus dimaknai sebagai kesengajaan terhadap timbulnya kecelakaan itu sendiri, melainkan cukup kesengajaan terhadap cara mengemudi yang secara objektif membahayakan.

Selain aspek kesalahan individual pengemudi, dimensi pertanggungjawaban pidana korporasi juga relevan mengingat mayoritas pengemudi kendaraan berat bekerja dalam hubungan kerja dengan perusahaan angkutan. Korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana melalui teori identifikasi (*identification theory*) maupun teori pertanggungjawaban pengganti (*vicarious liability*), di mana kesalahan pengurus atau kebijakan korporasi yang menciptakan kondisi berbahaya dapat dianggap sebagai kesalahan korporasi itu sendiri (Priyatno, 2010). UU LLAJ melalui Pasal 188 hingga Pasal 192 membuka ruang bagi pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum yang lalai memenuhi standar pelayanan minimal dan standar keselamatan, sejalan dengan teori pertanggungjawaban fungsional yang menegaskan bahwa dalam kejahatan yang bersifat teknis dan melibatkan sistem operasional yang kompleks, pertanggungjawaban pidana semestinya diarahkan pada pihak yang memiliki kendali dan kemampuan mencegah risiko (*locus of control*), bukan semata pada pelaku fisik di ujung rantai operasional (Arief, 2011).

Pada akhirnya, sistem sanksi UU LLAJ juga mengenal pidana tambahan berupa pencabutan surat izin mengemudi, yang bagi pengemudi kendaraan berat memiliki konsekuensi khusus karena kepemilikan Surat Izin Mengemudi golongan B I atau B II merupakan syarat mutlak untuk kembali bekerja sebagai pengemudi kendaraan berat, sehingga pencabutan izin tersebut berfungsi sebagai sanksi preventif-khusus (*speciale preventie*). Kombinasi sanksi pidana pokok dan sanksi administratif semacam ini mencerminkan pendekatan hukum pidana lalu lintas yang tidak semata berorientasi pada pembalasan, tetapi juga pada perlindungan masyarakat dari risiko berulang (*protective function*).

Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Kendaraan Berat yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas

Pertanggungjawaban pidana pada dasarnya merupakan konsekuensi logis dari asas *tiada pidana tanpa kesalahan* (*geen straf zonder schuld*), yang menghendaki agar seseorang hanya dapat dipidana apabila terbukti melakukan perbuatan

melawan hukum dan padanya terdapat kesalahan, baik dalam bentuk kesengajaan (*dolus*) maupun kealpaan (*culpa*). Untuk dapat dimintai pertanggungjawaban pidana, seorang pelaku harus memenuhi tiga syarat kumulatif, yaitu kemampuan bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaarheid*), hubungan batin antara pelaku dengan perbuatannya berupa kesengajaan atau kealpaan, dan tidak adanya alasan penghapus pidana baik berupa alasan pemaaf maupun alasan pembenar.

Unsur yang paling sering menjadi titik tolak analisis adalah kealpaan, karena pada umumnya pengemudi tidak memiliki niat mencelakakan orang lain, melainkan lalai dalam menjalankan kewajiban kehati-hatiannya. Kealpaan dimaknai sebagai kurangnya kehati-hatian yang seharusnya dimiliki seseorang dalam melakukan suatu perbuatan sehingga menimbulkan akibat yang sebenarnya dapat diperkirakan dan dihindari yang lazim dibedakan menjadi kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*) dan kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*). Kelalaian pengemudi kendaraan berat dapat berwujud berbagai bentuk, mulai dari mengemudi dalam kondisi lelah akibat jam kerja berlebihan, melebihi batas kecepatan, mengabaikan kelaikan teknis kendaraan, hingga mengangkut muatan melebihi kapasitas yang memengaruhi kestabilan dan daya kendali kendaraan.

Ketentuan pidana pokok mengenai kecelakaan lalu lintas termuat dalam Pasal 310 UULAJ yang menyusun gradasi sanksi berdasarkan tingkat keparahan akibat, mulai dari kerusakan kendaraan hingga matinya orang lain, sebagai bentuk *lex specialis* yang melengkapi ketentuan umum mengenai kealpaan yang menyebabkan matinya orang dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Kebijakan hukum pidana ini merupakan bagian dari kebijakan penanggulangan kejahatan melalui sarana penal (*penal policy*) yang bertujuan memberikan efek jera sekaligus melindungi keselamatan masyarakat pengguna jalan sebagai bagian dari politik kriminal yang lebih luas.

Penentuan ada tidaknya kealpaan pada diri pengemudi kendaraan berat tidak dapat dilepaskan dari peran barang bukti dan hasil olah tempat kejadian perkara, seperti kondisi kendaraan, jejak pengereman, dan rekaman alat perekam kecepatan (*tachograph*) apabila tersedia. Apabila terbukti bahwa kecelakaan semata-mata disebabkan oleh keadaan memaksa yang berada di luar kemampuan pengemudi untuk menghindarinya (*overmacht*), seperti kerusakan komponen kendaraan yang bersifat mendadak dan tidak dapat diperkirakan meskipun perawatan telah dilakukan secara wajar, maka unsur kesalahan menjadi tidak terpenuhi sehingga pertanggungjawaban pidana tidak dapat dibebankan kepada pengemudi. Selain itu apabila kecelakaan terjadi akibat kebijakan perusahaan yang memaksa pengemudi bekerja melampaui batas jam kerja wajar atau membiarkan kendaraan beroperasi tanpa perawatan memadai demi efisiensi biaya, pertanggungjawaban pidana tidak semata dapat dibebankan kepada pengemudi sebagai individu, melainkan juga dapat diperluas kepada korporasi yang membiarkan kondisi tersebut terjadi.

Putusan Pengadilan Negeri Larantuka Nomor 23/Pid.Sus/2025/PN Lrt memberikan gambaran representatif mengenai penerapan teori kausalitas dan teori pertanggungjawaban pidana dalam perkara kecelakaan lalu lintas kendaraan berat. Ditelusuri melalui teori syarat mutlak (*conditio sine qua non*) dari von Buri, kematian para korban tidak akan terjadi tanpa rem blong, rem blong tidak akan terjadi tanpa kebocoran sistem pengereman, dan kebocoran itu sendiri berkaitan

dengan tidak adanya pemeriksaan berkala terhadap kendaraan. Menariknya, Majelis Hakim tidak berhenti pada sebab yang paling dekat dengan peristiwa kematian, yaitu rem yang blong melainkan menelusuri lebih jauh ke akar penyebab berupa kelalaian preventif Terdakwa yang tidak pernah melakukan perawatan berkala. Karena teori syarat mutlak memiliki kelemahan berupa jangkauan yang terlalu luas, diperlukan pembatasan melalui teori kausalitas adekuat (*adequate veroorzaking*) dari von Kries, yang hanya mengakui suatu sebab sebagai sebab hukum apabila menurut pengalaman umum sebab tersebut memang layak menimbulkan akibat yang terjadi. Kebiasaan Terdakwa yang hanya melakukan pengecekan kendaraan ketika ditemukan kerusakan, menurut pengalaman umum pada pengemudi kendaraan niaga, memang secara wajar dapat diperkirakan akan menimbulkan risiko kegagalan fungsi kendaraan seperti rem blong.

Kausalitas dalam perkara ini sesungguhnya berlapis: di satu sisi terdapat kelalaian teknis berupa tidak dilakukannya perawatan berkala terhadap sistem rem, di sisi lain terdapat kelalaian operasional berupa keterlambatan Terdakwa memindahkan gigi transmisi dari posisi tiga ke posisi dua sebelum memasuki tikungan menurun, ditambah praktik menempatkan empat penumpang di bak belakang truk barang. Putusan ini tidak memisahkan secara tegas kedua jalur kausalitas tersebut, padahal pemisahan itu penting untuk menentukan derajat kealpaan yang sesungguhnya melekat pada diri Terdakwa. Majelis Hakim pun secara implisit menolak dalih pemutus rantai sebab akibat (*novus actus interveniens*) dengan menegaskan bahwa kegagalan rem bukan peristiwa yang berdiri sendiri, melainkan konsekuensi yang dapat diduga dari kelalaian preventif Terdakwa sendiri, sehingga rantai kausalitas antara perbuatan Terdakwa dengan matinya para korban tetap terjaga keutuhannya.

Beralih pada teori pertanggungjawaban pidana, putusan ini secara konsisten mendasarkan pembedaan pada asas *geen straf zonder schuld*. Karena delik dalam Pasal 310 ayat (2) dan ayat (4) UU LLAJ merupakan delik kealpaan, pembuktian unsur kesalahannya mengikuti kerangka teori kealpaan Moeljatno, yang mensyaratkan kurang diperhatikannya benda-benda yang dilindungi hukum dan kurang diperhatikannya larangan yang berlaku dalam masyarakat. Fakta bahwa Terdakwa mengakui pengecekan kendaraan hanya dilakukan apabila ditemukan kerusakan menunjukkan bentuk kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*), karena Terdakwa sesungguhnya menyadari bahwa perawatan berkala tidak dijalankan namun tetap mengoperasikan kendaraan dengan asumsi risiko buruk tidak akan terwujud, sehingga perbuatannya menyimpang dari standar kehati-hatian yang diwajibkan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ. Majelis Hakim menggunakan pendekatan campuran antara unsur subjektif, yaitu apa yang diyakini Terdakwa mengenai kondisi kendaraannya, dan unsur objektif, yaitu perbandingan perbuatan Terdakwa dengan standar hukum tertulis, sebuah pendekatan yang sejalan dengan cara pandang modern dalam menilai kealpaan. Karena dakwaan disusun secara kumulatif antara Pasal 310 ayat (4) dan ayat (2), Majelis Hakim menerapkan sistem penggabungan tindak pidana dengan penjatuhan pidana tunggal berupa pidana penjara satu tahun dua bulan, jauh lebih ringan dibandingkan ancaman maksimal Pasal 310 ayat (4) yang mencapai enam tahun penjara, dengan pertimbangan sejumlah faktor yang meringankan seperti belum pernah dihukumnya Terdakwa,

sikap jujur dan penyesalannya, serta telah adanya pemaafan dari pihak keluarga korban.

Terlepas dari sistematika pertimbangan hukum tersebut, terdapat sejumlah catatan kritis. Pertama, fakta bahwa kendaraan yang dikemudikan Terdakwa telah berusia lebih dari dua puluh tahun dan tidak pernah menjalani uji KIR, bahkan seluruh lima orang sopir yang bekerja pada perusahaan yang sama juga tidak pernah melakukan uji KIR, mengindikasikan adanya kelalaian yang bersifat sistemik pada level pemilik usaha. Namun putusan ini sepenuhnya memusatkan analisis kausalitas dan kesalahan pada diri Terdakwa sebagai individu tanpa menyinggung kemungkinan pertanggungjawaban pada tingkat pemilik atau operator kendaraan. Kontribusi kelalaian sistemik tersebut hanya termanifestasi dalam bentuk pertanggungjawaban perdata atau moral berupa pemberian santunan kepada keluarga korban dengan nominal yang bervariasi tanpa proses pidana maupun administratif yang memadai terhadap pemilik usaha. Kedua, praktik mengangkut penumpang di bak belakang truk barang turut menjadi faktor kausal yang relevan terhadap jatuhnya korban jiwa namun tidak mendapatkan pembahasan sebagai unsur kealpaan yang berdiri sendiri, padahal praktik tersebut berpotensi menyimpang dari ketentuan Pasal 137 UU LLAJ mengenai fungsi angkutan barang. Kondisi ini menunjukkan adanya ketimpangan antara pihak yang secara ekonomis memperoleh keuntungan dari pengoperasian kendaraan berat dan pihak yang memikul konsekuensi hukum pidana atas risiko yang ditimbulkan, sehingga rasa keadilan substantif belum sepenuhnya terpenuhi meskipun kepastian hukum formal telah ditegakkan.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa pengaturan tindak pidana lalu lintas terhadap pengemudi kendaraan berat dalam sistem hukum Indonesia belum diatur secara khusus dan proporsional. Pasal 310 UU LLAJ dirumuskan secara generik untuk "setiap orang" yang mengemudikan kendaraan bermotor tanpa membedakan kualifikasi pelaku berdasarkan jenis, bobot, atau tingkat risiko kendaraan, padahal kendaraan berat memiliki karakteristik risiko kausal yang jauh berbeda dari kendaraan pribadi sehingga semestinya dibebani standar kehati-hatian (*duty of care*) yang lebih tinggi. Ketiadaan diferensiasi norma ini menimbulkan kekosongan hukum fungsional, sebagaimana terkonfirmasi dalam Putusan Nomor 23/Pid.Sus/2025/PN Lrt di mana fakta bahwa truk yang dikemudikan Terdakwa tidak pernah menjalani uji KIR maupun praktik mengangkut penumpang di bak truk barang tidak dikonstruksikan Majelis Hakim sebagai unsur pemberat atau pelanggaran normatif tersendiri.

Pertanggungjawaban pidana pengemudi kendaraan berat yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, sebagaimana tercermin dalam putusan yang dianalisis, dibangun di atas kerangka kealpaan (*culpa*) yang menggabungkan kelalaian preventif atau kealpaan struktural dan kelalaian operasional pada saat mengemudi. Konstruksi ganda ini efektif menutup celah pembelaan berupa *force majeure* atas kegagalan rem namun sistem pertanggungjawaban pidana yang dianut tetap bersifat individual dan berbasis kesalahan personal pengemudi, tanpa mengenal konsep pertanggungjawaban pidana korporasi atau pertanggungjawaban berjenjang yang

dapat menjangkau pemilik kendaraan maupun pemilik usaha sehingga seluruh beban pertanggungjawaban pidana jatuh sepenuhnya kepada pengemudi sebagai pelaku materiil, sementara pemilik usaha yang secara struktural turut menciptakan kondisi berbahaya hanya tersentuh sebatas tanggung jawab moral dan perdata. Oleh karena itu diperlukan revisi atau penyusunan peraturan pelaksana terhadap UU LLAJ yang secara eksplisit merumuskan kualifikasi delik tersendiri bagi pengemudi kendaraan berat atau kendaraan angkutan barang dan angkutan umum, dengan menjadikan pelanggaran terhadap kewajiban uji KIR, kelebihan muatan, dan pelanggaran batas waktu kerja sebagai unsur pemberat (*aggravating factor*) serta perluasan konsep pertanggungjawaban pidana korporasi guna menjangkau pemilik kendaraan atau perusahaan angkutan yang turut menciptakan kondisi berbahaya bagi keselamatan pengguna jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Afiah, R. N. (2010). *Barang bukti dalam proses pidana*. Sinar Grafika.
- Arief, B. N. (2010). *Kebijakan legislatif dalam penanggulangan kejahatan dengan pidana penjara*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Arief, B. N. (2011). *Bunga rampai kebijakan hukum pidana*. Kencana Prenada Media Group.
- Chazawi, A. (2002). *Pelajaran hukum pidana bagian 1*. RajaGrafindo Persada.
- Chazawi, A. (2013). *Pelajaran hukum pidana bagian 2: Penafsiran hukum pidana, dasar peniadaan, pemberatan dan peringanan, kejahatan aduan, perbarengan dan ajaran kausalitas*. Rajawali Pers.
- Hamzah, A. (2010). *Asas-asas hukum pidana*. Rineka Cipta.
- Huda, C. (2006). *Dari tiada pidana tanpa kesalahan menuju kepada tiada pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan*. Kencana Prenada Media Group.
- Ibrahim, J. (2008). *Teori & metodologi penelitian hukum normatif*. Bayumedia Publishing.
- Kanter, E. Y., & Sianturi, S. R. (2002). *Asas-asas hukum pidana di Indonesia dan penerapannya*. Stora Grafika.
- Lamintang, P. A. F. (1997). *Dasar-dasar hukum pidana Indonesia*. Citra Aditya Bakti.
- Marpaung, L. (2009). *Asas-teori-praktik hukum pidana*. Sinar Grafika.
- Marzuki, P. M. (2011). *Penelitian hukum*. Kencana Prenada Media Group.
- Moeljatno. (2008). *Asas-asas hukum pidana*. Rineka Cipta.
- Muhammad, A. (2013). *Hukum pengangkutan niaga*. Citra Aditya Bakti.
- Muladi, & Priyatno, D. (2010). *Pertanggungjawaban pidana korporasi*. Kencana Prenada Media Group.
- Poernomo, B. (1994). *Asas-asas hukum pidana*. Ghalia Indonesia.
- Prodjodikoro, W. (2003). *Asas-asas hukum pidana di Indonesia*. Refika Aditama.
- Salim, H. S. (2016). *Hukum lalu lintas dan angkutan jalan*. Sinar Grafika.
- Salim, H. S., & Nurbani, E. S. (2017). *Penerapan teori hukum pada penelitian tesis dan disertasi*. RajaGrafindo Persada.
- Soekanto, S. (2014). *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. Rajawali Pers.

Soekanto, S., & Mamudji, S. (2013). *Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat*. Rajawali Pers.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Putusan Pengadilan Negeri Larantuka Nomor 23/Pid.Sus/2025/PN Lrt.

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