

Pertanggungjawaban Pidana atas Kelalaian Pengemudi yang Mengakibatkan Kematian

Sandy Yoga Putra Pratama¹, Nur Handayanti², Vieta Imelda³, Fathul Hamdan⁴

^{1,2,3,4} Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Dr. Soetomo,
Surabaya

e-mail: Sandy yoga.p.p@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis unsur-unsur pertanggungjawaban pidana serta hukum terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas hingga menyebabkan korban meninggal dunia berdasarkan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif (doctrinal legal research) dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, analitis, dan pendekatan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertanggungjawaban pidana dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ mensyaratkan pemenuhan unsur-unsur secara kumulatif, yang meliputi: (1) subjek hukum pengemudi kendaraan bermotor yang mampu bertanggung jawab secara psikis (toerekeningsvatbaarheid); (2) adanya kesalahan dalam bentuk kelalaian berat (culpa lata) berupa penyimpangan dari standar kehati-hatian wajar (objektieve keurige man) dan pelanggaran kewajiban konsentrasi berkendara; (3) akibat fatal berupa meninggalnya orang lain yang mengkuifikasikan delik ini sebagai delik materiil; (4) adanya hubungan kausalitas adekuat (Adequate Verursachungslehre) antara perbuatan lalai pengemudi dan kematian korban yang dibuktikan secara medis melalui Visum et Repertum; serta (5) tidak ditemukannya alasan penghapus pidana (strafuitsluitingsgronden) baik alasan pembenar maupun pemaaf. Dalam praktik peradilan, pembuktian unsur kelalaian kini sangat bertumpu pada bukti ilmiah (scientific crime investigation) seperti metode Traffic Accident Analysis (TAA). Selain itu, penurunan sanksi pidana oleh hakim masih menunjukkan disparitas yang dipengaruhi oleh keadaan memberatkan (seperti melarikan diri/hit and run) dan keadaan meringankan. Perkembangan peradilan modern juga telah mengintegrasikan Keadilan Restoratif (Restorative Justice) melalui Perpol No. 8 Tahun 2021 dan Perja No. 15 Tahun 2020, yang di tingkat persidangan diwujudkan melalui reorientasi pembedaan berupa pidana percobaan (Pasal 14a KUHP) apabila pelaku beriktikad baik memberikan santunan dan telah dimaafkan oleh keluarga korban.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Pidana, Kelalaian (Culpa), Kecelakaan Lalu Lintas, Pasal 310 Ayat (4) UU LLAJ, Keadilan Restoratif.

Abstract

This study aims to analyze the elements of criminal liability and the practical application of law against motor vehicle drivers whose negligence causes traffic accidents resulting in fatalities, pursuant to Article 310 Paragraph (4) of Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transport (UU LLAJ). The research method employed is normative legal research (doctrinal legal research) using statutory, conceptual, analytical, and case approaches. The findings reveal that criminal liability under Article 310 Paragraph (4) of UU LLAJ requires the cumulative fulfillment of several essential elements: (1) a legal subject as a motor vehicle driver possessing mental capability for accountability (toerekeningsvatbaarheid); (2) fault in the form of gross negligence (culpa lata), characterized by a deviation from the standard of reasonable care (objektieve keurige man) and violation of the duty to maintain concentration while driving; (3) the fatal consequence of another person's death, classifying this offense as a material offense (materiële delicten); (4) an adequate causal relation (Adequate Verursachungslehre) between the driver's negligent act and the victim's death, medically substantiated by a Visum et Repertum; and (5) the absence of grounds excluding criminal liability (strafuitsluitingsgronden), whether justifying or excusing grounds. In judicial practice, proving negligence increasingly relies on scientific crime investigation methods, such as Traffic Accident Analysis (TAA). Furthermore, judicial sentencing displays disparities influenced by aggravating factors (such as hit-and-run incidents) and mitigating factors. Modern judicial practice has also integrated Restorative Justice in accordance with Police Regulation No. 8 of 2021 and Prosecution Regulation No. 15 of 2020, which in court proceedings is realized through sentencing reorientation using conditional probation (Article 14a of the Indonesian Criminal Code / KUHP) when the offender demonstrates good faith in providing compensation and receives forgiveness from the victim's family.

Keywords: *Criminal Liability, Negligence (Culpa), Traffic Accident, Article 310 Paragraph (4) UU LLAJ, Restorative Justice.*

LATAR BELAKANG

Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian menempatkan hukum pidana pada persoalan yang kompleks karena akibat yang sangat serius dapat lahir dari perbuatan yang tidak didorong oleh kesengajaan. Dalam kondisi demikian, pemidanaan tidak cukup didasarkan pada terjadinya kematian, tetapi harus dibangun melalui pembuktian kesalahan dalam bentuk kelalaian (culpa), kemampuan bertanggung jawab, hubungan kausalitas, serta tidak adanya alasan penghapus pidana. Prinsip tersebut sejalan dengan asas geen straf zonder schuld yang menempatkan kesalahan sebagai dasar pertanggungjawaban pidana (Moeljatno, 2008; Hamzah, 2012).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) secara khusus mengatur kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian. Pasal 310 ayat (4) menjadi fokus penelitian karena mengatur kecelakaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Ketentuan ini harus dibaca bersama kewajiban pengemudi untuk berkendara

dengan wajar dan penuh konsentrasi serta dengan konstruksi umum pertanggungjawaban pidana. Dengan demikian, persoalan penelitian bukan sekadar apakah kecelakaan dan kematian terjadi, melainkan bagaimana kelalaian yang dapat dicela secara pidana dibedakan dari risiko lalu lintas yang tidak serta-merta melahirkan pertanggungjawaban pidana.

Skripsi mengidentifikasi adanya ketidakjelasan atau vague norm mengenai batasan konkret kriteria kelalaian dalam hukum lalu lintas. Kelalaian mempunyai spektrum yang berbeda dan dalam doktrin dikenal pembedaan antara culpa lata dan culpa levis. Persoalan tersebut penting karena penilaian yang terlalu longgar berisiko menjadikan setiap kecelakaan fatal sebagai dasar pemidanaan, sedangkan penilaian yang terlalu sempit dapat mengurangi perlindungan terhadap keselamatan jiwa pengguna jalan. Oleh karena itu, standar kehati-hatian wajar dan kemampuan pelaku memperkirakan akibat menjadi elemen penting dalam analisis.

Pertanggungjawaban pidana juga mensyaratkan hubungan sebab akibat antara perbuatan lalai dan kematian korban. Karena Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ merupakan delik materiil, akibat kematian bukan sekadar keadaan tambahan, tetapi bagian yang harus dibuktikan. Penelitian menggunakan ajaran kausalitas, termasuk Adequate Verursachungslehre, untuk menilai apakah kelalaian pengemudi secara layak dapat dipandang sebagai penyebab kematian. Pembuktian medis melalui Visum et Repertum dan rekonstruksi kecelakaan menjadi relevan untuk menjaga objektivitas hubungan kausal tersebut.

Dalam praktik peradilan, persoalan berkembang lebih jauh karena hakim tidak hanya menilai unsur delik, tetapi juga keadaan konkret yang memberatkan atau meringankan. Skripsi menunjukkan bahwa bukti ilmiah melalui Traffic Accident Analysis (TAA) semakin penting dalam menentukan kecepatan, titik benturan, posisi kendaraan, jejak pengereman, dan rekonstruksi peristiwa. Scientific crime investigation membantu mengurangi ketergantungan pada penilaian subjektif ketika menentukan kelalaian dan kausalitas.

Di sisi lain, penjatuhan pidana memperlihatkan potensi disparitas. Keadaan seperti melarikan diri setelah kecelakaan atau mengemudi di bawah pengaruh alkohol diposisikan sebagai keadaan yang memberatkan, sedangkan sikap kooperatif, pemberian santunan, penyesalan, dan pemaafan keluarga korban dapat menjadi keadaan yang meringankan. Variasi tersebut menuntut argumentasi pemidanaan yang konsisten agar individualisasi pidana tetap berada dalam batas kepastian dan keadilan.

Perkembangan kebijakan hukum pidana juga menghadirkan pendekatan Keadilan Restoratif. Skripsi mengkaji Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 dan Peraturan Kejaksaan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2020 serta menghubungkannya dengan reorientasi pemidanaan di persidangan. Restorative Justice tidak diposisikan untuk meniadakan pertanggungjawaban atas hilangnya nyawa, tetapi untuk menilai pemulihan, tanggung jawab pelaku, pemaafan, dan kepentingan keluarga korban dalam penentuan respons hukum yang proporsional (Marwiyah, 2026).

Penelitian terdahulu yang dihimpun dalam skripsi menunjukkan beberapa kecenderungan. Prasetyo (2018) menggunakan Pasal 359 KUHP sebagai dasar pembahasan; Rahmawati (2019) menekankan faktor kelalaian secara empiris; Santoso (2020) mengkaji kecelakaan fatal secara umum dan ketidakkonsistenan putusan; Lestari (2021)

menitikberatkan penegakan hukum secara empiris; sedangkan Kurniawan (2022) membahas asas *lex specialis* dalam tindak pidana lalu lintas. Kajian-kajian tersebut memberikan pijakan, tetapi belum memusatkan analisis pada konstruksi kumulatif unsur pertanggungjawaban Pasal 310 ayat (4) sekaligus praktik pembuktian, disparitas sanksi, dan *restorative justice*.

State of the art penelitian ini terletak pada integrasi analisis doktrinal terhadap subjek yang mampu bertanggung jawab, culpa, akibat kematian, kausalitas, alasan penghapus pidana, pembuktian ilmiah, dan orientasi pemidanaan. Research gap yang hendak diisi adalah kebutuhan konstruksi yuridis yang lebih operasional mengenai kelalaian pengemudi dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ dan penerapannya dalam praktik peradilan. Novelty penelitian adalah pembacaan terpadu antara unsur pertanggungjawaban pidana dan perkembangan pembuktian serta pemidanaan modern.

Berdasarkan persoalan tersebut, penelitian bertujuan menganalisis unsur-unsur pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian akibat kelalaian pengemudi serta menganalisis pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi dalam praktik peradilan. Analisis diarahkan pada norma hukum positif, doktrin, dan putusan pengadilan sebagai bahan hukum penelitian normatif.

Tabel 1. Orisinalitas Penelitian

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan dengan Penelitian Penulis
1	Ahmad Prasetyo (2018)	Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia	Bagaimana pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian ?	Yuridis Normatif	Pasal 359 KUHP masih dominan digunakan dalam penegakan hukum kecelakaan lalu lintas	Penelitian ini menggunakan dasar Pasal 359 KUHP, sedangkan penelitian penulis secara khusus menganalisis Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 sebagai <i>lex specialis</i>
2	Siti Rahmawati (2019)	Tindak Pidana Kelalaian dalam Kecelakaan Lalu Lintas	Bagaimana bentuk kelalaian dalam kecelakaan lalu lintas?	Yuridis Empiris	Faktor kelalaian pengemudi menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas	Penelitian ini berfokus pada faktor penyebab secara empiris, sedangkan penelitian penulis menitikberatkan pada pertanggungjawaban pidana

3	Budi Santoso (2020)	Analisis Hukum terhadap Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Kematian	Bagaimana hukum pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas fatal?	Yuridis Normatif	Sanksi pidana telah sesuai, namun masih terdapat ketidakkonsistenan putusan hakim	Penelitian ini membahas secara umum kecelakaan fatal, sedangkan penelitian penulis mengkaji unsur kelalaian dan pertanggungjawaban pidana pengemudi secara mendalam berdasarkan Pasal 310 ayat (4)
4	Dewi Lestari (2021)	Penegakan Hukum terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Berat	Bagaimana penegakan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas berat?	Yuridis Empiris	Penegakan hukum dipengaruhi oleh faktor aparat dan sarana prasarana	Penelitian ini bersifat empiris dan menitikberatkan pada aparat penegak hukum, sedangkan penelitian penulis bersifat normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual

5	Rian Kurniawan (2022)	Asas Lex Specialis dalam Tindak Pidana Lalu Lintas	Bagaimana a asas lex specialis dalam tindak pidana lalu lintas?	Yuridis Normatif	UU LLAJ harus didahulukan dibanding KUHP	Penelitian ini fokus pada asas lex specialis secara umum, sedangkan penelitian penulis secara spesifik menganalisis pertanggungjawaban pidana atas kelalaian yang mengakibatkan kematian
---	-----------------------	--	---	------------------	--	--

METODE

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif (doctrinal legal research). Pemilihan metode normatif didasarkan pada isu ketidakjelasan norma mengenai batasan konkret kelalaian (culpa) dalam hukum lalu lintas serta konstruksi pertanggungjawaban pidana dalam praktik peradilan. Penelitian tidak mengkaji perilaku sosial melalui data lapangan, tetapi berfokus pada penelitian kepustakaan terhadap bahan hukum tertulis. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan, konseptual, kasus, dan analitis. Pendekatan perundang-undangan menelaah UUD NRI Tahun 1945, KUHP terutama Pasal 359, dan UU Nomor 22 Tahun 2009 terutama Pasal 310 ayat (4) dan Pasal 229. Pendekatan konseptual menggunakan doktrin pertanggungjawaban pidana, kesalahan, culpa, dan kausalitas. Pendekatan kasus menelaah putusan pengadilan yang relevan untuk menemukan ratio decidendi, sedangkan pendekatan analitis digunakan untuk mengurai makna klausa "karena kelalaiannya" dan "mengakibatkan orang lain meninggal dunia". Bahan hukum terdiri atas bahan primer berupa peraturan dan putusan pengadilan; bahan sekunder berupa buku, jurnal, penelitian, karya ilmiah, dan pendapat hukum; serta bahan tersier berupa KBBI, kamus hukum, ensiklopedi, dan glosarium. Pengumpulan dilakukan melalui studi kepustakaan dengan inventarisasi, kategorisasi, klasifikasi, pencatatan, dan pengutipan. Analisis menggunakan metode kualitatif, deduktif, dan preskriptif melalui pengolahan bahan hukum, penafsiran gramatikal, teleologis/sosiologis dan sistematis, konstruksi hukum, evaluasi yuridis, serta penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konstruksi Unsur Pertanggungjawaban Pidana Pasal 310 Ayat (4) UU LLAJ

Pertanggungjawaban pidana tidak identik dengan terbuktinya perbuatan yang dilarang. Dalam hukum pidana, pencelaan terhadap perbuatan harus dapat diteruskan kepada pelaku. Saleh (1983) membedakan perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana, sedangkan Moeljatno (2008) menempatkan kesalahan sebagai syarat penting pemidanaan. Dalam

perkara lalu lintas fatal, konstruksi ini mencegah pemidanaan yang semata-mata didasarkan pada akibat kematian.

Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ mengatur keadaan ketika kecelakaan akibat kelalaian mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dengan ancaman pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak dua belas juta rupiah. Sebagai ketentuan khusus lalu lintas, pasal ini menjadi dasar utama analisis terhadap pengemudi yang karena kelalaiannya menimbulkan akibat fatal. Hubungannya dengan Pasal 359 KUHP dianalisis melalui asas *lex specialis derogat legi generali* (Kurniawan, 2022; Marwiyah, 2026).

Unsur pertama adalah subjek hukum berupa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Subjek tersebut harus berada dalam keadaan mampu bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaarheid*). Kemampuan bertanggung jawab berkaitan dengan kondisi jiwa dan kemampuan memahami sifat perbuatan serta mengendalikan kehendak. Apabila terdapat kondisi yang secara hukum meniadakan kemampuan tersebut, pencelaan pidana tidak dapat dibebankan dengan cara yang sama (Hamzah, 2012; Soesilo, 1995).

Unsur kedua adalah kesalahan dalam bentuk kelalaian. Skripsi menempatkan culpa sebagai inti Pasal 310 ayat (4). Kelalaian bukan semata tidak adanya kehendak untuk menimbulkan kematian, tetapi kegagalan menjalankan kehati-hatian yang secara wajar diwajibkan kepada pengemudi. Ukuran objektive *keurige man* digunakan untuk membandingkan tindakan pelaku dengan perilaku orang yang berhati-hati dalam keadaan sejenis. Kelalaian berat atau culpa lata menjadi penting ketika penyimpangan dari standar kehati-hatian menunjukkan tingkat pencelaan yang layak dipidana.

Penilaian culpa juga terkait dengan *voorzienbaarheid* atau kemampuan memperkirakan akibat. Sidarta (2026) dalam bahan skripsi menempatkan konstruksi unsur lalai dan *foreseeability* sebagai persoalan yuridis. Pengemudi yang mengabaikan kondisi jalan, kecepatan, jarak aman, konsentrasi, kelelahan, atau keadaan lain yang secara wajar dapat diperkirakan berisiko menimbulkan kecelakaan dapat dinilai telah melanggar kewajiban kehati-hatian. Namun, penilaian tetap harus didasarkan pada keadaan konkret dan bukti.

Unsur ketiga adalah akibat meninggalnya orang lain. Karena akibat tersebut merupakan bagian rumusan delik, Pasal 310 ayat (4) merupakan delik materiil. Kematian harus dapat dibuktikan secara objektif, antara lain melalui *Visum et Repertum*. Pembuktian akibat sekaligus menjadi dasar untuk menghubungkan kondisi medis korban dengan peristiwa kecelakaan, sehingga kematian tidak diasumsikan tanpa dasar pembuktian yang memadai.

Unsur keempat adalah hubungan kausalitas antara kelalaian dan kematian. Penelitian menggunakan ajaran kausalitas adekuat untuk menilai apakah perbuatan lalai secara layak dapat dipandang sebagai sebab akibat fatal. Analisis tidak berhenti pada urutan waktu, tetapi mempertimbangkan apakah akibat tersebut merupakan konsekuensi yang secara objektif dapat dihubungkan dengan perilaku pengemudi. Faktor lain, termasuk tindakan korban, kondisi kendaraan, dan situasi jalan, harus dinilai untuk memastikan rantai kausal.

Unsur kelima adalah tidak adanya alasan penghapus pidana. Skripsi membedakan alasan pembenar dan alasan pemaaf. Keadaan darurat atau daya paksa dapat memengaruhi penilaian terhadap sifat melawan hukum atau kemampuan mencela pelaku. Oleh sebab itu, terpenuhinya unsur akibat dan culpa belum cukup apabila terdapat *strafuitsluitingsgronden* yang secara hukum meniadakan dasar pemidanaan.

Kelima unsur tersebut harus dianalisis secara kumulatif. Konstruksi ini menunjukkan bahwa Pasal 310 ayat (4) tidak membentuk pertanggungjawaban mutlak. Hilangnya nyawa merupakan akibat yang berat, tetapi pertanggungjawaban pidana tetap mensyaratkan subjek yang dapat dicela, culpa yang terbukti, kausalitas yang memadai, dan tidak adanya alasan penghapus pidana.

Tabel 2. Unsur Pertanggungjawaban Pidana dalam Pasal 310 Ayat (4) UU LLAJ

Unsur	Kriteria Analisis	Bukti/Dasar Penilaian	Implikasi
Subjek dan kemampuan bertanggung jawab	Pengemudi sebagai natuurlijke person yang mampu bertanggung jawab.	Identitas pengemudi dan kondisi kemampuan bertanggung jawab.	Menentukan apakah pencelaan dapat dibebankan kepada pelaku.
Kelalaian (culpa)	Penyimpangan dari standar kehati-hatian wajar; culpa lata; voorzienbaarheid.	Perilaku berkendara, kondisi jalan, kewajiban konsentrasi, bukti kecelakaan.	Menentukan bentuk kesalahan yang menjadi dasar pembedaan.
Akibat kematian	Meninggalnya orang lain sebagai akibat yang dirumuskan delik.	Visum et Repertum dan bukti medis.	Mengualifikasikan delik sebagai delik materiil.
Kausalitas	Hubungan adekuat antara perbuatan lalai dan kematian.	Rekonstruksi, TAA, bukti medis dan fakta persidangan.	Memastikan akibat dapat diatribusikan kepada kelalaian pelaku.
Tidak ada alasan penghapus pidana	Tidak terdapat alasan pembenar atau pemaaf.	Fakta keadaan darurat, daya paksa, atau keadaan relevan lainnya.	Menentukan dapat atau tidaknya pidana dijatuhkan.

Pembuktian Kelalaian dan Kausalitas dalam Praktik Peradilan

Praktik peradilan menuntut pembuktian yang lebih konkret daripada konstruksi normatif. Penuntut umum harus membuktikan unsur-unsur dakwaan, sedangkan hakim menilai keterkaitan seluruh alat bukti. Dalam perkara kecelakaan fatal, keterangan saksi tetap penting, tetapi penelitian menekankan perkembangan penggunaan scientific crime investigation untuk memperkuat objektivitas.

Traffic Accident Analysis (TAA) digunakan untuk merekonstruksi kecelakaan melalui jejak fisik dan parameter teknis. Analisis dapat membantu menilai posisi kendaraan, titik

benturan, pola kerusakan, jejak pengereman, arah gerak, dan aspek teknis lain yang relevan. TAA tidak menggantikan penilaian yuridis hakim, tetapi menyediakan basis faktual untuk menilai apakah perilaku pengemudi menyimpang dari standar kehati-hatian.

Visum et Repertum berfungsi membuktikan kondisi dan sebab medis kematian. Hubungan antara TAA, keterangan saksi, dan bukti medis menjadi penting untuk membangun kausalitas. Dengan pendekatan tersebut, kesimpulan bahwa kematian disebabkan oleh kelalaian pengemudi tidak hanya bertumpu pada kedekatan waktu antara tabrakan dan kematian, tetapi pada rangkaian pembuktian yang dapat diuji.

Skripsi juga membahas contributory negligence atau kecerobohan korban sebagai faktor yang dapat dipertimbangkan. Keadaan ini tidak otomatis menghapus pertanggungjawaban pengemudi, tetapi relevan untuk menilai konfigurasi sebab dan tingkat kesalahan. Hakim harus membedakan secara cermat antara faktor yang memutus hubungan kausalitas, faktor yang hanya berkontribusi, dan faktor yang berpengaruh pada berat-ringannya pidana.

Penggunaan bukti ilmiah memperkuat kepastian hukum karena culpa adalah konsep normatif yang harus ditopang fakta. Semakin objektif rekonstruksi peristiwa, semakin kecil risiko kelalaian disimpulkan hanya dari akibat buruk. Pendekatan ini sejalan dengan tujuan penelitian untuk menemukan batas operasional kelalaian yang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.

Disparitas Sanksi dan Individualisasi Pidana

Ancaman pidana dalam Pasal 310 ayat (4) memberi ruang bagi hakim untuk menentukan pidana sesuai keadaan perkara. Ruang diskresi tersebut memungkinkan individualisasi, tetapi juga dapat menimbulkan disparitas apabila perkara yang relatif sebanding menghasilkan pidana yang sangat berbeda tanpa argumentasi yang memadai. Santoso (2020) dalam penelitian terdahulu yang dicantumkan skripsi juga menemukan ketidakkonsistenan putusan hakim dalam kecelakaan lalu lintas fatal.

Keadaan memberatkan yang dibahas skripsi antara lain perilaku melarikan diri atau hit and run dan mengemudi di bawah pengaruh alkohol. Keadaan tersebut dapat menunjukkan tingkat pencelaan yang lebih tinggi karena pelaku tidak hanya lalai pada saat mengemudi, tetapi juga memperlihatkan sikap yang memperburuk akibat atau mengabaikan kewajiban setelah kecelakaan. Sebaliknya, sikap kooperatif, penyesalan, pemberian santunan, dan pemaafan keluarga korban dapat dipertimbangkan sebagai keadaan meringankan.

Pemberian santunan tidak menghapus tindak pidana dan tidak boleh mengubah proses hukum menjadi transaksi. Namun, tindakan tersebut dapat menunjukkan tanggung jawab moral dan upaya pemulihan. Afifah (2026) dalam bahan skripsi membahas Pasal 310 ayat (4) dan aspek perdata korban, sehingga memperlihatkan bahwa konsekuensi kecelakaan fatal tidak hanya memiliki dimensi pidana, tetapi juga pemulihan kerugian keluarga korban.

Disparitas perlu dikendalikan melalui pertimbangan hukum yang transparan. Skripsi merekomendasikan pedoman pidana khusus perkara lalu lintas fatal untuk membantu hakim menjaga konsistensi tanpa menghilangkan independensi dan kebutuhan individualisasi. Pedoman semacam itu diarahkan untuk menyeimbangkan kepastian hukum, proporsionalitas, pencegahan, dan keadaan konkret pelaku maupun korban.

Tabel 3. Faktor Pertimbangan dalam Praktik Peradilan

Aspek	Temuan dalam Skripsi	Fungsi Yuridis
Pembuktian ilmiah	TAA dan Visum et Repertum mendukung penilaian kelalaian dan kausalitas.	Memperkuat objektivitas fakta dan hubungan sebab akibat.
Keadaan memberatkan	Hit and run, pengaruh alkohol, dan bentuk kelalaian ekstrem.	Meningkatkan tingkat pencelaan dan pertimbangan berat pidana.
Keadaan meringankan	Kooperatif, penyesalan, santunan, dan pemaafan keluarga korban.	Menjadi dasar individualisasi dan proporsionalitas pidana.
Kecerobohan korban	Contributory negligence dinilai dalam konfigurasi sebab.	Membantu menilai kausalitas dan tingkat kesalahan secara proporsional.

Keadilan Restoratif dan Reorientasi Pidanaan

Keadilan Restoratif dalam skripsi ditempatkan sebagai perkembangan penting dalam penanganan perkara lalu lintas. Peraturan Kepolisian Nomor 8 Tahun 2021 dan Peraturan Kejaksaan Nomor 15 Tahun 2020 menjadi bahan hukum yang menunjukkan orientasi penyelesaian berbasis pemulihan pada tahapan tertentu. Dalam perkara yang telah sampai di persidangan, semangat restoratif dihubungkan dengan reorientasi pidanaan dan pertimbangan terhadap perdamaian serta pemulihan keluarga korban.

Restorative Justice tidak berarti kematian korban dapat diselesaikan hanya melalui perdamaian. Skripsi menegaskan perlunya batas hukum yang ketat agar mekanisme tersebut tidak menjadi komersialisasi hukum atau mengabaikan pihak yang secara ekonomi lebih lemah. Perdamaian harus sukarela, tanpa intimidasi, dan tidak menghapus kebutuhan hakim untuk menilai unsur pertanggungjawaban pidana.

Dalam keadaan ketika terdakwa menunjukkan iktikad baik, memberikan santunan, bersikap kooperatif, dan memperoleh pemaafan keluarga korban, skripsi menghubungkan orientasi restoratif dengan pidana percobaan berdasarkan Pasal 14a KUHP. Instrumen ini dipandang sebagai kemungkinan reorientasi pidanaan yang tetap mempertahankan respons hukum sekaligus memberi bobot pada pemulihan dan rekonsiliasi.

Namun, penelitian membatasi penggunaan orientasi restoratif untuk kelalaian yang tidak menunjukkan tingkat pencelaan ekstrem. Apabila pengemudi berada dalam keadaan mabuk berat, melakukan balapan liar, atau menunjukkan culpa lata yang sangat serius, kepentingan pencegahan umum dan efek jera tetap harus diutamakan. Batas ini penting agar pendekatan humanistik tidak mengurangi perlindungan keselamatan publik.

Marwiyah (2026) dalam sumber skripsi membahas Restorative Justice dan asas *lex specialis* dalam kecelakaan lalu lintas. Analisis penelitian mengembangkan hal tersebut

dengan menempatkan restorative justice bukan sebagai substitusi otomatis ppidanaan, tetapi sebagai bagian dari pertimbangan proporsional setelah unsur pertanggungjawaban terbukti. Pendekatan ini berupaya menyeimbangkan kepastian hukum, pemulihan korban, tanggung jawab pelaku, dan kedamaian sosial.

Dari perspektif kebijakan hukum pidana, reorientasi tersebut sejalan dengan pemikiran bahwa pidana bukan satu-satunya instrumen untuk mencapai tujuan hukum. Arief (2010) dan Muladi (2005) menjadi rujukan dalam skripsi untuk memahami kebijakan pidana dan sistem peradilan. Respons yang proporsional perlu mempertimbangkan karakter kelalaian, akibat, perilaku setelah kecelakaan, kebutuhan korban, dan perlindungan masyarakat.

Integrasi antara pembuktian ilmiah dan restorative justice menunjukkan dua arah modernisasi peradilan: objektivasi fakta dan humanisasi respons hukum. Objektivasi mencegah ppidanaan tanpa dasar kesalahan yang cukup, sedangkan humanisasi mencegah pidana diterapkan secara mekanis tanpa memperhatikan pemulihan. Keduanya tetap harus berada dalam koridor legalitas dan kesalahan.

Tabel 4. Posisi Restorative Justice dalam Perkara Kelalaian Lalu Lintas Fatal

Kondisi	Orientasi	Batas Yuridis
Iktikad baik, santunan, kooperatif, pemaafan keluarga korban	Dapat dipertimbangkan dalam reorientasi ppidanaan, termasuk pidana percobaan sebagaimana dibahas skripsi.	Tidak menghapus kewajiban membuktikan unsur delik dan pertanggungjawaban.
Perdamaian antara pelaku dan keluarga korban	Mendukung pemulihan dan kedamaian sosial.	Harus sukarela dan tidak menjadi transaksi untuk menghapus hukum.
Culpa lata ekstrem, mabuk berat, balapan liar	Pencegahan umum dan efek jera tetap dominan.	Restorative Justice tidak digunakan untuk membebaskan pelaku dari respons pidana yang proporsional.

Implikasi Yuridis

Konstruksi hasil penelitian menegaskan bahwa pertanggungjawaban pidana dalam Pasal 310 ayat (4) harus berangkat dari pembuktian kesalahan, bukan dari akibat semata. Kematian korban memberi bobot serius pada perkara, tetapi asas kesalahan tetap mengharuskan hakim mengidentifikasi kelalaian yang dapat dicela dan hubungan kausal yang memadai. Dengan demikian, Pasal 310 ayat (4) tidak boleh diperlakukan sebagai strict liability.

Kebutuhan memperjelas batas culpa lata dan culpa levis merupakan implikasi regulatif utama. Skripsi merekomendasikan pembentuk undang-undang memperinci kriteria operasional kelalaian dan Mahkamah Agung menyusun pedoman ppidanaan untuk perkara

lalu lintas fatal. Tujuannya adalah mengurangi ketidakpastian penilaian dan disparitas tanpa menghilangkan ruang hakim untuk mempertimbangkan fakta khusus.

Bagi aparat penegak hukum, penggunaan TAA dan bukti forensik perlu dilakukan secara konsisten. Pembuktian yang berbasis sains membantu menguji keterangan para pihak dan memperjelas konfigurasi sebab. Pada saat yang sama, pendekatan restoratif perlu diterapkan secara profesional dan selektif agar pemulihan korban berjalan tanpa menurunkan standar akuntabilitas pidana.

Bagi masyarakat, penelitian menegaskan bahwa mengemudi membawa kewajiban hukum untuk menjaga keselamatan orang lain. Kepatuhan terhadap rambu, batas kecepatan, kondisi fisik pengemudi, konsentrasi, dan kelaikan kendaraan merupakan bentuk kehati-hatian yang relevan dalam pencegahan. Kesadaran tersebut menjadi sisi preventif dari pertanggungjawaban pidana yang dianalisis penelitian.

SIMPULAN

Pertanggungjawaban pidana berdasarkan Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ mensyaratkan secara kumulatif pengemudi yang mampu bertanggung jawab, kesalahan berupa kelalaian, akibat kematian, hubungan kausalitas yang adekuat, dan tidak adanya alasan penghapus pidana. Dalam praktik peradilan, pembuktian semakin bertumpu pada TAA, Visum et Repertum, dan penilaian keadaan konkret. Disparitas pidana dipengaruhi faktor memberatkan dan meringankan. Restorative Justice dapat menjadi orientasi pemulihan dan reorientasi pemidanaan secara selektif, tetapi tidak menghapus pembuktian pertanggungjawaban dan harus dibatasi pada koridor legalitas, proporsionalitas, serta perlindungan korban dan keselamatan publik.

DAFTAR PUSTAKA

- Afifah, Wiwik. (2026). Pendapat Hukum Mengenai Pasal 310 Ayat (4) UU LLAJ Dan Pertimbangan Aspek Perdata Korban.
- Arief, Barda Nawawi. (2010). Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana. Jakarta: Kencana.
- Hamzah, Andi. (2012). Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Rineka Cipta.
- Hobbs, F.D. (1995). Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP) (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981).
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
- Kurniawan, Rian. (2022). Asas Lex Specialis Dalam Tindak Pidana Lalu Lintas. Skripsi. Fakultas Hukum.
- Lestari, Dewi. (2021). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Berat. Skripsi. Fakultas Hukum.
- Marwiyah, Siti. (2026). Pandangan Akademis Tentang Restorative Justice Dan Asas Lex Specialis Derogat Legi Generali Dalam Kecelakaan Lalu Lintas.
- Moeljatno. (2008). Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Rineka Cipta.
- Muladi. (2005). Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

- Peraturan Kejaksaan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2020 Tentang Penghentian Penuntutan Berdasarkan Keadilan Restoratif.
- Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif.
- Pompe, W.P.J. (1959). *Handboek Van Het Nederlandse Strafrecht*. Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink.
- Prasetyo, Ahmad. (2018). *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia*. Skripsi. Fakultas Hukum.
- Rahmawati, Siti. (2019). *Tindak Pidana Kelalaian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*. Skripsi. Fakultas Hukum.
- Saleh, Roeslan. (1983). *Perbuatan Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar Dalam Hukum Pidana*. Jakarta: Aksara Baru.
- Salim, Abbas. (2000). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Santoso, Budi. (2020). *Analisis Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian*. Skripsi. Fakultas Hukum.
- Sidarta, Dudik Djaja. (2026). *Kajian Yuridis Mengenai Konstruksi Unsur Lalai (Voorzienbaarheid) Dalam Pasal 310 Ayat (4) UU LLAJ*.
- Simons, D. (1937). *Leerboek Van Het Nederlandsche Strafrecht*. Groningen: P. Noordhoff.
- Soesilo, R. (1995). *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komentari-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*. Bogor: Politeia.
- Sudarto. (1990). *Hukum Pidana I*. Semarang: Yayasan Sudarto.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Van Apeldoorn, L.J. (2001). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Warpani, Suwardjoko P. (2002). *Rekayasa Lalu*