

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia adalah negara hukum, penegasan dari prinsip itu dilahirkan melalui rumusan pasal 1 ayat (3) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disingkat dengan UUD 1945).<sup>1</sup> Pelaksanaan dari prinsip negara hukum melahirkan sebuah sistem pengaturan yang menyeluruh terhadap semua aktifitas penyelenggaraan pemerintahan, termasuk juga dalam hal pengaturan mengenai kebijakan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, baik ditingkat pusat sampai dengan daerah.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) harus berkembang untuk dapat mewujudkan, kesejahteraan, keamanan, ketertiban dalam lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kemampuan kemandirian daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.<sup>2</sup>

Pengaturan penyelenggaraan lalu lintas diatur melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai alas legitimasi normatif. Pegaturan ini dimaksudkan sebagai pemenuhan rasa kepastian, keadilan dan

---

<sup>1</sup> Lihat Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

<sup>2</sup> Dewa Arya Lanang Raharja, (2017), Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana, *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Volume 6 Nomor 1, Hlm. 78-79

kemanfaatan hukum.<sup>3</sup> Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat seperti amanat UUD 1945. Sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal atau luka, penuntutan terhadap pelakunya didasarkan pada ketentuan Pasal 359 KUHP dan Pasal 360 KUHP. Adapun alasan dipergunakannya ketentuan yang ada dalam KUHP untuk melakukan penuntutan terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas jalan yang mengakibatkan korban meninggal atau luka, oleh karena di dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak terdapat pengaturannya.

Ketiadaan norma yang mengatur persoalan sanksi di dalam UU sebelumnya, maka melalui UU lalu Lintas dan angkutan jalan yang baru, yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kemudian dirumuskan ketentuan pidana untuk mengisi ruang kosong UU lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya. Hal ini dimaksudkan sebagai bentuk proteksi terhadap pengguna jalan dari ketentuan yang tidak berimbang dan cenderung melupakan faktor jalan yang tidak layak dan baik ataupun ketiadaan rambu-rambu lalu lintas sebagai petunjuk bagi pengguna jalan sebagai salah satu penyebab banyaknya korban yang mengalami kecelakaan dan mengakibatkan nyawa pengguna jalan tidak bisa diselamatkan.

---

<sup>3</sup> Retno Risalatun Solekha, Fence M. Wantu, dan Lusiana M. Tijow, (2020), Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Money Politic Oleh Calon Anggota Legislatif Pada Pemilihan Umum 2019, *Jurnal Legalitas*, Volume 01 Nomor 13, April, Hlm. 64

# SETIAP JAM RATA-RATA 3 ORANG MENINGGAL AKIBAT KECELAKAAN JALAN DI INDONESIA

## Faktor penyebab terbesar kecelakaan Lalu Lintas

61%

karena faktor manusia (terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi)

9%

karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan)

30%

disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan

Sumber : (data: Kepolisian Republik Indonesia)



kemenhub151

Email : info151@dephub.go.id

dephub.go.id

151



Menurut data Kepolisian, di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9 % disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.<sup>4</sup> Sedangkan Berdasarkan data dari Jasa Raharja dan Kepolisian Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas selama 5 tahun terakhir mencapai lebih dari 105 ribu kasus, yang

<sup>4</sup> Marrol, Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan, diakses dari: [https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr), diakses pada 5 Januari 2020.

terdapat pada aplikasi data kecelakaan lalu lintas nasional Indonesia, yang dikenal dengan *Integrated Road Safety Management System* atau IRSMS.<sup>5</sup>

Pada level internasional (dunia), berdasarkan data yang dipublikasikan dalam *Global Status Report on Road Safety* (WHO, 2015) disebutkan bahwa setiap tahun, di seluruh dunia, lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat. Dari jumlah ini, 90% terjadi di negara berkembang dimana jumlah kendaraannya hanya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia. Bila kita semua tidak melakukan apapun, 25 juta korban jiwa akan berjatuh dalam kurun waktu 20 tahun ke depan.<sup>6</sup> Khusus mengenai angka kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan yang rusak menyumbang angka yang cukup besar dalam akumulasi kecelakaan nasional, dimana berdasarkan data yang dihimpun dari suara merdeka.com bahwa jumlah kecelakaan di jalan raya akibat jalan rusak berlubang mencapai 20%,<sup>7</sup> hal inipun ditegaskan oleh mantan Wakil Presiden Indonesia Bapak Jusuf Kalla mengatakan bahwa “jalan rusak jadi salah satu penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia”.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Andyka Kusuma, *et al*, (2018), Penentuan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas: Studi Kasus Lombok Timur, *Journal of Indonesia Road Safety*, Volume 1, Nomor 3, December, hlm. 128

<sup>6</sup> Bappenas, (2017), Narasi Tunggal: Rata-Rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan, diakses dari: <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/narasi-tunggal-rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/> diakses pada 10 Januari 2020.

<sup>7</sup> SuaraMerdeka.com, (2019), 20% kecelakaan Akibat Jalan Rusak, diakses dari: <https://www.suaramerdeka.com/smcetak/baca/166659/20-kecelakaan-akibat-jalan-rusak?page=1> diakses pada 7 Januari 2021.

<sup>8</sup> Gloria Safira Taylor, (2017), JK Sebut Jalan Rusak Jadi Penyebab Tingginya Angka Kecelakaan. Dikases dari: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170730112029-20-231273/jk-sebut-jalan-rusak-jadi-penyebab-tingginya-angka-kecelakaan>. Diakses pada 7 Januari 2020.

Berdasarkan data tersebut, maka dapat dipahami bahwa salah satu kekhawatiran dari pengambil kebijakan hukum nasional dalam merumuskan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah untuk menimalisir banyaknya korban jiwa yang akan berjatuh diakibatkan oleh kecelakaan di jalan. Salah satu faktor penting yang dirumuskan ke dalam rumusan normatif UU LLAJ adalah persoalan pertanggungjawaban pidana. Sebagaimana dijelaskan di dalam pasal 237 UU LLAJ bahwa penyelenggara jalan akan dikenakan sanksi pidana apabila melanggar ketentuan sebagaimana pada Pasal 24 dan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Namun kemudian persoalan yang menjadi masalah dalam implementasi ketentuan nomatif dalam UU ini adalah terkait dengan siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan.

Salah satu hal yang menarik dalam rumusan pasal 273 UU LLAJ adalah mengenai sistem pertanggungjawaban pidana yang menyertai kepada penyelenggara jalan, dimana disebutkan bahwa apabila terdapat kecelakaan yang diakibatkan oleh jalan yang rusak, maka penyeleggara jalan diancam dengan sanksi pidana, namun, pertanyaan besarnya adalah, siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan dalam UU ini ?, sebab jika menelusuri lebih jauh, dalam penjelasan UU LLAJ, tidak ditemukan adanya bagian penjelasan mengenai siapa yang dimaksudkan dengan peneyelenggara jalan. Namun Penjelasan terkait dengan penyelenggara jalan dapat ditemukan pada pasal 1 ayat 10 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dikatakan bahwa “*Penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai*

*dengan kewenangannya*”. Dengan demikian, merujuk pada penjelasan sebagaimana PP tersebut, dapat dipahami bahwa penyelenggara jalan ini berkaitan dengan proses pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.

Menghubungkan antara UU dan PP sebagaimana diutarakan sebelumnya, maka secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dijalankan oleh banyak pihak secara bersama-sama antar instansi terkait (*stakeholders*) yakni:

- a. Bagian negara/pemerintah dalam prasarana jalan, oleh kementerian atau lembaga yang bertanggung jawab di bidang jalan;
- b. Bagian negara/pemerintah dalam hal prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab dalam bagian sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- c. Bagian negara/pemerintah di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. Bagian negara/pemerintah dalam hal perkembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab pada bagian teknologi; serta
- e. Bagian negara/pemerintah dalam hal registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengendara, aparaturnya penegak hukum, operasional

manajemen dan rekayasa lalu lintas, dan juga pendidikan berlalu lintas oleh pihak kepolisian.<sup>9</sup>

Pasal 24 ayat (1) undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan ditentukan, penyelenggara jalan wajib dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/ atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah) sesuai dengan Pasal 273 ayat (1). Dalam hal perbuatan mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24. 000. 000,- (dua puluh empat juta rupiah). Dalam hal perbuatan mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 120.000.000, - (seratus dua puluh juta rupiah). Ketentuan sebagaimana di atas ternyata tidak memberikan penjelasan siapa sesungguhnya yang dimaksud sebagai penyelenggara jalan.

Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menyebutkan bahwa pentingnya melakukan pengawasan jalan atas uji kelayakan fungsi jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas. Karena pengawasan jalan juga merupakan aspek penting

---

<sup>9</sup> Lihat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

atas ketersediaan sarana jalan yang layak sebagai sarana transportasi agar dapat mencegah terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas.

Meskipun demikian, kelalaian oleh pengendara selalu menjadi kambing hitam atas mayoritas kasus-kasus kecelakaan lalu lintas tunggal yang terjadi akibat buruknya fasilitas jalan. Demikian pula dengan aparat penegak hukum, yang sampai saat ini belum pernah terbukti melakukan penangkapan terhadap penyelenggara jalan sebagai subjek hukum yang bertanggungjawab atas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh buruknya kondisi jalan. Meskipun hal tersebut telah ada ketentuan hukumnya yang menyatakan bahwa penyelenggara jalan yang memiliki kewenangan dalam pengadaan jalan dan pengawasan fasilitas jalan tersebut dapat menjadi subjek hukum atas terjadinya kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh buruknya fasilitas jalan tersebut. Hal ini juga didukung dengan temuan fakta dilapangan yaitu berakhirnya penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas tunggal yang diakibatkan oleh buruknya fasilitas jalan sebagaimana yang tersaji berikut ini:

**Tabel. 1**  
**Kasus Kecelakaan Lalu Lintas**

| Kecelakaan          | Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi |            |            |
|---------------------|--|------------|------------|
|                     | 2017   | 2018       | 2019       |
| Jumlah Kecelakaan   | 104 327,00   | 109 215,00 | 116 411,00 |
| Korban Mati (Orang) | 30 694,00  | 29 472,00  | 25 671,00  |
| Luka Berat (Orang)  | 14 559,00  | 13 315,00  | 12 475,00  |
| Luka Ringan (Orang) | 121 575,00   | 130 571,00 | 137 342,00 |

Sumber: *Badan Pusat Statistik Republik Indonesia*

Data di atas, menunjukkan bahwa kecelakaan di Indonesia terus mengalami peningkatan, bahkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas sampai dengan ribuan orang, dan salah satu yang mempengaruhi tingginya angka kecelakaan lalu lintas adalah kondisi jalan. Perihal kondisi jalan, akan diuraikan dalam data dibawah ini:

**Tabel. 2**  
**Kondisi Jalan Nasional**

| Kd_Prov | Provinsi                  | Kondisi_Baik | Baik_% | Kondisi_Sedang | Sedang_% | Kondisi_RR | RR_%  | Kondisi_RB | RB_%  | Total_Panjang |
|---------|---------------------------|--------------|--------|----------------|----------|------------|-------|------------|-------|---------------|
| 11      | Aceh                      | 1212.397     | 57.68  | 821.8368       | 39.1     | 59.89228   | 2.85  | 7.945066   | 0.38  | 2102.065      |
| 12      | Sumatera Utara            | 465.8827     | 35.12  | 503.6549       | 37.97    | 275.5973   | 20.78 | 81.25148   | 6.13  | 1326.376      |
| 13      | Sumatera Barat            | 568.5532     | 47.25  | 555.0768       | 46.13    | 65.4108    | 5.44  | 14.28869   | 1.19  | 1203.342      |
| 14      | Riau                      | 373.1396     | 49.85  | 351.4721       | 46.95    | 19.15625   | 2.56  | 4.830009   | 0.65  | 748.598       |
| 15      | Jambi                     | 735.4306     | 45.96  | 760.6004       | 47.53    | 97.6914    | 6.11  | 6.442175   | 0.4   | 1600.162      |
| 16      | Sumatera Selatan          | 925.0633     | 35.08  | 1306.76        | 49.56    | 286.5999   | 10.87 | 118.309    | 4.49  | 2636.733      |
| 17      | Bengkulu                  | 504.6389     | 37.76  | 679.6051       | 50.85    | 110.622    | 8.28  | 41.74975   | 3.12  | 1336.614      |
| 18      | Lampung                   | 251.1645     | 14.68  | 1144.826       | 66.91    | 249.7194   | 14.6  | 65.18643   | 3.81  | 1710.896      |
| 19      | Kepulauan Bangka Belitung | 988.0571     | 46.66  | 973.5596       | 45.98    | 81.53004   | 3.85  | 74.42522   | 3.51  | 2117.572      |
| 21      | Kepulauan Riau            | 700.3139     | 34.98  | 970.1712       | 48.46    | 123.2346   | 6.16  | 208.3643   | 10.41 | 2002.084      |
| 31      | DKI Jakarta               | 502.5135     | 38.13  | 721.9816       | 54.78    | 51.51039   | 3.91  | 41.92349   | 3.18  | 1317.929      |
| 32      | Jawa Barat                | 526.2171     | 87.64  | 73.23577       | 12.2     | 0.895685   | 0.15  | 0.049395   | 0.01  | 600.398       |
| 33      | Jawa Tengah               | 514.3054     | 39.8   | 679.4563       | 52.58    | 60.33569   | 4.67  | 38.11828   | 2.95  | 1292.212      |
| 34      | D.I. Yogyakarta           | 377.5428     | 64.34  | 191.8522       | 32.69    | 4.948814   | 0.84  | 12.48111   | 2.13  | 586.825       |
| 35      | Jawa Timur                | 16.82762     | 31.57  | 34.32513       | 64.39    | 2.155255   | 4.04  | 0          | 0     | 53.308        |
| 36      | Banten                    | 817.9815     | 56.46  | 553.4704       | 38.2     | 44.39074   | 3.06  | 32.96735   | 2.28  | 1448.81       |
| 51      | Bali                      | 1378.252     | 52.36  | 1143.003       | 43.42    | 94.39233   | 3.59  | 16.57632   | 0.63  | 2632.223      |
| 52      | Nusa Tenggara Barat       | 368.7666     | 58.59  | 256.479        | 40.75    | 4.147876   | 0.66  | 0          | 0     | 629.3935      |
| 53      | Nusa Tenggara Timur       | 638.3798     | 68.31  | 288.2862       | 30.85    | 6.878701   | 0.74  | 1.008278   | 0.11  | 934.553       |
| 61      | Kalimantan Barat          | 104.4064     | 18.48  | 417.1757       | 73.85    | 41.86418   | 7.41  | 1.438718   | 0.25  | 564.885       |
| 62      | Kalimantan Tengah         | 688.7948     | 45.37  | 799.9035       | 52.69    | 28.45624   | 1.87  | 0.934209   | 0.06  | 1518.088      |
| 63      | Kalimantan Selatan        | 617.8919     | 34.53  | 1123.885       | 62.81    | 46.91846   | 2.62  | 0.505534   | 0.03  | 1789.201      |
| 64      | Kalimantan Timur          | 180.7105     | 72.89  | 66.71183       | 26.91    | 0.490622   | 0.2   | 0          | 0     | 247.913       |
| 65      | Kalimantan Utara          | 1270.614     | 53.81  | 969.4021       | 41.06    | 96.43017   | 4.08  | 24.7811    | 1.05  | 2361.227      |
| 71      | Sulawesi Utara            | 1001.056     | 56.5   | 616.9404       | 34.82    | 110.1187   | 6.22  | 43.55218   | 2.46  | 1771.668      |
| 72      | Sulawesi Tengah           | 651.5886     | 37.32  | 1017.971       | 58.31    | 48.39973   | 2.77  | 27.96063   | 1.6   | 1745.917      |
| 73      | Sulawesi Selatan          | 235.8039     | 30.9   | 464.1973       | 60.82    | 16.70637   | 2.19  | 46.46146   | 6.09  | 763.169       |
| 74      | Sulawesi Tenggara         | 837.0825     | 55.89  | 613.4964       | 40.96    | 30.46707   | 2.03  | 16.77293   | 1.12  | 1497.814      |
| 75      | Gorontalo                 | 482.9521     | 60.93  | 269.1928       | 33.96    | 37.82365   | 4.77  | 2.638488   | 0.33  | 792.607       |
| 76      | Sulawesi Barat            | 1015.69      | 42.79  | 1322.699       | 55.73    | 32.86816   | 1.38  | 2.143003   | 0.09  | 2373.4        |
| 81      | Maluku                    | 170.2442     | 29.09  | 329.5214       | 56.31    | 74.96378   | 12.81 | 10.43362   | 1.78  | 585.163       |
| 82      | Maluku Utara              | 509.1281     | 42.28  | 636.377        | 52.84    | 54.29067   | 4.51  | 4.501168   | 0.37  | 1204.297      |
| 91      | Papua Barat               | 827.4716     | 49.73  | 767.8715       | 46.15    | 68.16067   | 4.1   | 0.413191   | 0.02  | 1663.917      |
| 94      | Papua                     | 648.9187     | 34.93  | 1103.95        | 59.42    | 78.23972   | 4.21  | 26.90288   | 1.45  | 1857.911      |
| xxx     | Indonesia                 | 21107.78     | 44.89  | 22528.95       | 47.92    | 2405.307   | 5.12  | 975.3555   | 2.07  | 47017.2705    |

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum RI, 2020

Berdasarkan data di atas, dapat ditemukan fakta di lapangan yang menunjukkan bahwa kasus-kasus kecelakaan lalu lintas tunggal yang disebabkan oleh buruknya fasilitas jalan, seringkali kasus-kasus kecelakaan tersebut belakangan ini dianggap sebelah mata oleh sebagian besar masyarakat, dan faktor *human error* sering

dikambing hitamkan atas terjadinya kasus kecelakaan tersebut. Padahal faktor penyumbang terbesar dari kasus kecelakaan lalu lintas tunggal berasal dari fasilitas jalan. Dari laporan hasil studi dokumen selanjutnya, juga diketahui bahwa penyelesaian dari kasus-kasus kecelakaan lalu lintas di atas, yang disebabkan oleh buruknya fasilitas jalan tersebut sampai saat ini masih nihil dan belum ada kepastian hukumnya, karena belum ada putusan ingkrah baik dari kasus yang telah sampai tahap P21 atau kasus yang telah di SP3-kan tersebut, sehingga hal ini menunjukkan bahwa masalah penegakan hukum atas pelanggaran Pasal 273 Undang-undang No. Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum terselesaikan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan bahwa penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki kerusakannya dapat dikenakan sanksi berupa pidana penjara dan denda Sehingga yang menjadi pertanyaan di sini ialah mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan dan bagaimana prosedur pidana terhadap penyelenggara jalan dapat diterapkan.

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan Penelitian tentang “***Rekonstruksi model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan***”, hal yang mendasari kenapa kemudian penulis mengambil judul ini adalah untuk melakukan sebuah rekonstruksi terhadap ketentuan pertanggungjawaban pidana di dalam UU LLAJ yang menurut penulis tidak memiliki kejelasan, mengenai siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan, maka penulis merumuskan beberapa permasalahan yang akan menjadi fokus penelitian ini, adapun rumusan masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana *Ius Constitutum* Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.?
2. Apa faktor penghambat yang dihadapi dalam penegakan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan?
3. Bagaimana Rekonstruksi model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan permasalahan yang diangkat, adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui dan melakukan analisis terhadap *Ius Constitutum* Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
2. Mengetahui dan melakukan analisis terhadap faktor penghambat yang dihadapi dalam penegakan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

3. Melakukan analisis dan Merumuskan Rekonstruksi model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian merupakan dampak dari tercapainya tujuan dan terjawabnya rumusan masalah secara akurat. Manfaat penelitian harus dapat dibedakan antara manfaat teoritis dan manfaat praktisnya. Karena penelitian selalu dibuat dengan dukungan beberapa kajian teoritis dan temuan sebelumnya, maka akan mempunyai manfaat teoritis. Adapun manfaat penulisan dari penelitian ini adalah:

##### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan akan semakin menambah khazanah keilmuan hukum pada umumnya dan terlebih khusus pada kajian Hukum Pidana terutama terkait dengan pertanggungjawaban pidana lalu lintas dan angkutan jalan, hal penting untuk telaah, tidak hanya dalam aspek peraturan perundang-undangan, namun juga menggunakan pendekatan teori dalam membangun diskursus keilmuan hukum pidana.

##### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Adapun manfaat dari Penelitian secara praktis adalah sebagai berikut:

1. Bagi pembentuk peraturan perundang-undangan nasional, penelitian ini diharapkan akan menjadi bahan masukan dalam rangka

melakukan perubahan undang-undang dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, khususnya mengenai pertanggungjawaban pidana.

2. Bagi Aparat penegak hukum, penelitian ini diharapkan akan menjadi bahan introspeksi dan perbaikan proses penegakan hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Bagi Universitas Negeri Gorontalo, penelitian ini diharapkan akan menjadi sumbangsi keilmuan kepada UNG sebagai almamater tercinta tempat peneliti menempu pendidikan dan menimba ilmu.
4. Bagi program studi magister ilmu hukum, penelitian ini diharapkan akan menjadi tambahan referensi bagi kepustakaan ilmu hukum umumnya dan bagi para peneliti selanjutnya yang berkaitan dengan penelitian ini.
5. Bagi peneliti, penelitian ini diharapkan merupakan sumbangsi pemikiran peneliti terhadap dunia hukum pidana dan sekaligus sebagai syarat dalam memperoleh gelar magister hukum.

## 1.5 Orisionalitas Penelitian

| <b>Nama</b>   | <b>Judul</b>   | <b>Fokus Penelitian</b>   | <b>Fokus Penelitian Peneliti</b>  |
|---------------|--|---|---|
| Gledis Yassin | Penegakan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Yang Dikibatkan Jalan Rusak (Diwilayah | Bagaimanakah penegakan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas yang di akibatkan jalan rusak di wilayah hukum Polres Gorontalo dan Faktor apa yang menjadi hambatan penegakan | Bagaimana <i>Ius Constitutum</i> Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.? Apa |

|                         |   |  |   |
|-------------------------|---|--|---|
|                         | Hukum Polres Gorontalo), Magister Ilmu Hukum Universitas Negeri Gorontalo, (2020).  | hukum terhadap kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan jalan rusak di wilayah hukum Polres Gorontalo.  | faktor penghambat yang dihadapi dalam penegakan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan? dan Bagaimana Rekonstruksi model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?   |
| Widya Safitri Azlin     | Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Yang Terjadi Akibat Kerusakan Jalan di Kota Pekanbaru. Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Riau. (2018) | Bagaimana pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat kerusakan jalan di kota Pekanbaru? Apa faktor penyebab penyelenggara jalan tidak memperbaiki kerusakan jalan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas di kota Pekanbaru? Apa upaya penyelenggara jalan dalam memperbaiki kerusakan jalan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas di kota Pekanbaru? | Bagaimana <i>Ius Constitutum</i> Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.? Apa faktor penghambat yang dihadapi dalam penegakan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan? dan Bagaimana Rekonstruksi model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ? |
| Hartantyo Wahyu Sardono | <i>Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu</i>   | Apakah penyelenggara jalan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana dalam hal kecelakaan lalu lintas karena kerusakan jalan yang  | Bagaimana <i>Ius Constitutum</i> Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas  |

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | <p><i>Lintas Karena Kerusakan Jalan Yang Mengakibatkan Matinya Orang.</i><br/>Fakultas Hukum Universitas Brawijaya. (2012).</p> | <p>mengakibatkan matinya orang?, Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap kecelakaan lalu lintas karena kerusakan jalan yang mengakibatkan matinya orang?</p> | <p>Dan Angkutan Jalan.? Apa faktor penghambat yang dihadapi dalam penegakan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan? dan Bagaimana Rekonstruksi model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?</p> |
|--|---|--|---|