

KEADILAN SOSIAL DALAM KETENTUAN KECELAKAAN LALU LINTAS YANG DITIMBULKAN OLEH KERUSAKAN JALAN DI INDONESIA

Ikhwanul Muslim¹, Bayu Prasetyo², Rio Arif Pratama³

^{1,2,3}Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur

e-mail: ¹im671@umkt.ac.id, ²bp996@umkt.ac.id, ³rap791@umkt.ac.id

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan di Indonesia merupakan suatu fenomena yang secara hukum menjadi tanggungjawab penyelenggara negara berdasarkan amanat Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang apabila tidak dipenuhi maka akan memberikan konsekuensi pidana bagi penyelenggara negara. Dengan adanya ketentuan ini, bangsa Indonesia telah menempatkan warga negara dan penyelenggara negaranya secara adil di hadapan hukum untuk dapat mempertanggungjawabkan segala bentuk kelalaian yang mengakibatkan kerugian yang dalam hal ini ialah kecelakaan lalu lintas. Fakta hukum ini menjadi suatu hal yang menarik untuk dikaji sebagai salah satu bentuk aktualisasi nilai Pancasila yakni keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia ke dalam sebuah peraturan perundang-undangan. Tulisan ini juga akan mengulas konsep hukum yang ada pada negara Malaysia sebagai bentuk perbandingan normatif bahwa Indonesia telah memberikan perlindungan hukum yang baik bagi seluruh warga negaranya atas kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan. Tulisan ini bertujuan untuk memberikan analisis konsep keadilan sosial yang diimplementasikan ke dalam sebuah peraturan perundang-undangan di Indonesia. Tulisan ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif atau doktrinal yang kemudian dilakukan pengumpulan data berdasarkan studi pustaka dan pada akhirnya dilakukan analisis secara deskriptif.

Kata Kunci: Keadilan, Pancasila, Kecelakaan, Kerusakan Jalan

Abstract

Traffic accidents caused by road damage in Indonesia are a phenomenon that is legally the responsibility of state government based on the Road Traffic and Transportation Act Article 273 Law Number 22 of 2009 which if not fulfilled, will have criminal consequences for state administrators. With this provision, the Indonesian people have placed their citizens and state administrators fairly before the law to be able to account for all forms of negligence that result in losses which in this case are traffic accidents. This legal fact becomes an interesting thing to study as a form of actualizing the value of Pancasila, namely social justice for all Indonesian people into a statutory regulation. This paper will also review the legal concepts that exist in several countries such as the Malaysia and India as a form of normative comparison that Indonesia has provided good legal protection for all its citizens against traffic accidents caused by road damage. This paper aims to provide an analysis of the concept of social justice which is implemented into a legislation in Indonesia. This paper uses a normative or doctrinal juridical legal research method which then collects data based on a literature study and in the end a descriptive analysis is carried out.

Keywords: Justice, Pancasila, Accident, Road Damage

1. PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang dapat terjadi dimana saja dan kapan saja dengan berbagai penyebab yang melatarbelakanginya. Di Indonesia sendiri menurut data yang dikeluarkan oleh Korlantas Polri hingga bulan Juli 2022 tercatat sebanyak 191 peristiwa kecelakaan lalu lintas dengan total kerugian sebanyak Rp.439.325.000 (empat ratus tiga puluh sembilan juta tiga ratus dua puluh lima ribu rupiah) dengan korban jiwa meninggal dunia

sebanyak 24 orang, luka berat 22 orang dan luka ringan sebanyak 233 orang (Polri, 2022). Angka tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas pada akhirnya bukan hanya mengakibatkan kerugian secara ekonomi, namun juga mengakibatkan adanya korban jiwa. Melihat dari besarnya dampak yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas tersebut, tidak heran apabila Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22 Tahun 2009) yang merupakan aturan induk dalam pengaturan lalu lintas memberikan ketentuan pidana lebih tegas.

Berdasarkan undang-undang tersebut, segala bentuk pelanggaran ringan akan dibebankan sanksi yang ringan pula. Akan tetapi, terhadap pelanggaran berat terdapat unsur kesengajaan maka akan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar masyarakat sebagai pengguna jalan dapat benar-benar tertib dan menjaga kondusivitas dan keselamatan di jalan raya. Secara umum, jenis-jenis sanksi yang ditawarkan pada undang-undang ini meliputi sanksi pidana dan juga sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, pemberian denda yang dikenakan bagi perusahaan angkutan.

Hal yang menarik untuk dicermati selanjutnya dalam UU No. 22 Tahun 2009 adalah berkenaan dengan sanksi pidana yang dapat diberikan kepada pejabat atau penyelenggara jalan. Setiap pejabat atau penyelenggara jalan baik di tingkat pusat, wilayah maupun daerah memiliki kewajiban untuk memastikan kondisi jalan terhindar dari segala bentuk kerusakan terutama yang dapat menimbulkan korban ataupun kerusakan kendaraan. Kewajiban tersebut secara jelas dapat ditemukan dalam Pasal 24 ayat (1) yang menyatakan bahwa "Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas." Selanjutnya dalam ayat berikutnya diterangkan bahwa apabila perbaikan jalan rusak tersebut belum dapat dilakukan, maka penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu-rambu yang menunjukkan adanya kerusakan jalan sehingga pengguna jalan dapat berhati-hati dan terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

Kewajiban untuk segera memperbaiki atau setidaknya memberikan rambu-rambu peringatan jalan yang rusak oleh penyelenggara jalan ditegaskan oleh UU No. 22 Tahun 2009 agar dilaksanakan dengan ditetapkannya ketentuan pidana atas kewajiban tersebut. Setiap kecelakaan yang menimbulkan korban luka ringan dan atau kerusakan kendaraan diakibatkan oleh kerusakan jalan yang rusak, maka penyelenggara jalan diancam dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000 (dua belas juta rupiah). Ancaman pidana menjadi lebih berat yaitu pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000 (dua puluh empat juta rupiah) apabila kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak mengakibatkan korban luka berat. Sedangkan apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan korban meninggal dunia, maka penyelenggara jalan diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000 (seratus dua puluh juta rupiah). Lebih lanjut, sanksi pidana juga dapat diberikan kepada penyelenggara jalan apabila jalan yang rusak tidak segera diperbaiki atau diberikan tanda atau rambu-rambu peringatan maka diancam dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Kemungkinan seorang pengguna jalan terlibat kecelakaan hingga mengakibatkan korban luka atau kendaraan rusak yang disebabkan kondisi jalan yang tidak baik di Indonesia dapat terjadi kapanpun dan dimanapun. Hal ini dikarenakan kondisi jalan di Indonesia masih banyak yang belum optimal untuk dilalui sebagaimana data yang telah diuraikan pada tabel 1 di bawah ini (Kementerian PUPR, 2020).

TABEL 1. Kondisi Jalan Permukaan Nasional Tahun 2019

Kondisi Baik	Kondisi Sedang	Kondisi Rusak Ringan	Kondisi Rusak Berat
21.107,78 Km	22.528,95 Km	2.405,307 Km	975,3555 Km
44,89%	47,92%	5,12%	2,07%

Upaya pemerintah pusat untuk dapat memperbaiki jalan nasional yang hampir sepanjang 4.000 Km sebagaimana yang telah disajikan pada tabel di atas tentunya memiliki tantangan yang besar mengingat biaya yang dibutuhkan sekitar Rp20-25 Triliun per tahun (Iqbal, 2021). Banyaknya kondisi jalan nasional yang rusak ini akan semakin banyak jumlahnya apabila ditambahkan dengan jumlah jalan provinsi, kota atau kabupaten di seluruh Indonesia. Pada sisi lainnya, seluruh warga negara Indonesia perlu mendapatkan keamanan dan kenyamanan sebagai pengguna jalan agar terhindar dari kecelakaan yang dapat menyebabkan korban jiwa ataupun kendaraan yang rusak.

Sebagai pengganti dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, UU No. 22 Tahun 2009 secara normatif memiliki berbagai perubahan yang cukup signifikan salah satunya ialah dengan bertambahnya jumlah klausul pengaturan jika dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya. Apabila UU No. 14 Tahun 1992 hanya terdiri dari 16 bab dan 74 pasal, maka pada UU No. 22 Tahun 2009 terdiri dari 22 bab dan 326 pasal. Dengan kata lain pada tataran bab ketentuan, terdapat penambahan 6 bab, sedangkan pada tataran pasal terdapat penambahan 252 pasal. Dari sekian banyak perubahan ketentuan yang ada, terdapat satu pasal yang menarik untuk dicermati lebih lanjut yaitu Pasal 273 ayat (1) yang pada intinya menyatakan bahwa apabila terjadi kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan korban luka ringan dan atau kerusakan kendaraan dan atau barang, maka penyelenggara jalan dapat dikenakan sanksi pidana penjara atau juga denda.

Ketentuan hukum ini menjadi menarik untuk dikaji kembali karena secara implementasi akan menemui banyak tantangan untuk ditegakkan mengingat pihak yang diancam untuk dipidana adalah organ pelaksana penyelenggara jalan yang secara tidak langsung adalah pemerintah itu sendiri sebagai pelaksana dari undang-undang ini. Sebagaimana temuan yang dipaparkan oleh (Gledis, dkk. 2020) ketentuan hukum ini menjadi sulit untuk ditegakkan salah satunya disebabkan oleh kurangnya pengetahuan yang dimiliki oleh masyarakat berkenaan dengan UU No. 22 Tahun 2009 terutama berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh jalan yang rusak. Ketidaktahuan masyarakat akan adanya pertanggungjawaban dari negara memberikan dampak kepada masyarakat untuk tidak membuat laporan ataupun upaya hukum sehingga penegakan atas amanat undang-undang ini menjadi sangat minim untuk diimplementasikan.

Berangkat dari pemaparan di atas, maka penulis melalui penelitian ini akan mencoba untuk memberikan gambaran bagaimana Pancasila sebagai sebuah *ground norm* menjadi salah satu elemen dasar penegakan hukum dalam sebuah peraturan perundang-undangan di Indonesia. Nilai keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia yang kemudian menjadi tujuan utama republik ini memberikan konsekuensi ideologis atas tata kelola negara bahwa sebuah produk hukum harus selalu berbasis nilai kerakyatan dan keadilan sosial (Busyro, 2017).

Keutamaan dari penelitian yang penulis lakukan melalui penelitian ini adalah agar masyarakat dan seluruh pihak mengetahui konsep keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia telah dituangkan dengan jelas dari ketentuan ancaman pidana pada Pasal 273 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 bagi penyelenggara negara. Dengan mengetahui konsep tersebut, maka diharapkan dikemudian hari ketentuan dari pasal tersebut dapat benar-benar diterjemahkan untuk diimplementasikan sehingga dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi masyarakat dan seluruh pengguna jalan jika mengalami kecelakaan yang disebabkan oleh jalan

yang rusak. Selain itu, besar harapan pula Pancasila sebagai nilai-nilai kesepakatan yang telah disepakati para pendiri negara dapat secara menyeluruh termanifestasikan ke dalam seluruh produk legislasi yang ada di Indonesia utamanya nilai keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia.

Berkaitan dengan hal tersebut, pada tulisan ini penulis akan mencoba untuk memberikan perbandingan aturan dari salah satu negara tetangga yaitu Malaysia sebagai gambaran bagaimana negara lain mencoba menerapkan ketentuan atas kecelakaan lalu lintas dan upaya negara tersebut dalam memberikan pertanggungjawaban hukum kepada seseorang atau pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas baik yang pada akhirnya menimbulkan korban jiwa ataupun kerusakan pada kendaraannya.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan pada penulisan ini ialah studi kepustakaan atau *literature review* yang kemudian menempatkan Pasal 273 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 menjadi salah satu objek kajian penelitiannya. Seluruh rangkaian penelitian yang digunakan pada akhirnya akan juga menelusuri berbagai referensi bacaan yang termasuk di dalamnya merupakan hasil penelitian dari berbagai tulisan publikasi yang sudah pernah dilakukan untuk mendapatkan landasan teori berkenaan dengan masalah yang diteliti.

Sumber data yang menjadi bahan akan penelitian ini terdiri atas bahan hukum primer yakni bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang-undangan yaitu UU No. 22 Tahun 2009; bahan hukum sekunder, adalah bahan hukum yang terdiri atas buku-buku teks (*text books*) yang ditulis para ahli hukum yang berpengaruh seperti buku buku Hak Asasi Manusia (Muladi), buku Syarah UUD 1945 Perspektif Islam (Masdar Farid Mas'udi) buku Teori Negara Hukum (Fajlurrahman Jurdi), buku Negara Pancasila: Darul 'Ahdi Wasy – Syahadah Perspektif Teologis dan Ideologis (Abdul Munir Mulkhan, dkk.) jurnal-jurnal hukum, pendapat sarjana, dan hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian.

Setelah data yang dikumpulkan telah terkumpul, selanjutnya penulis melakukan analisis data sehingga pada akhirnya penulis mendapatkan suatu kesimpulan sebagai bagian akhir atau hasil dari penelitian ini.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Indonesia sebagai negara yang telah menyematkan diri pada konstitusinya sebagai negara hukum memiliki kewajiban-kewajiban yang menurut Fajlurrahman disebut sebagai kewajiban asasi (Fajlurrahman, 2016) atau dengan kata lain kewajiban negara untuk melindungi nilai-nilai asasi warga negara dari segala bentuk tindakan dan perbuatan yang dapat merugikannya. Kewajiban asasi inilah yang kemudian mengakibatkan negara memiliki kuasa dan kewenangan untuk memberi hukuman kepada siapapun yang melanggar instrumen negara tanpa melihat kedudukan dan latar belakangnya. Penghukuman negara atas suatu tindakan yang merusak nilai tatanan sosial dan masyarakat tentunya harus tertuang dalam sebuah ketentuan hukum sehingga memiliki legalitas (kepastian hukum) yang merupakan syarat utama dari sebuah negara hukum.

Merujuk kembali pada topik kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh jalan yang rusak, tampaknya UU No. 22 Tahun 2009 telah mengakomodir nilai kepastian hukum dan keadilan sosial sebagai penegasan atas telah difungsikannya Pancasila sebagai norma dasar pembentukan hukum yang ada atau dengan kata lain Pancasila telah ditempatkan dan di posisikan pada tempat yang seharusnya (Safitri, A.O., & Dewi, D.A. (2021). Menempatkan kembali Pancasila ke dalam norma pembentukan peraturan perundang-undangan memberikan makna bahwa Indonesia merupakan negara hukum yang berlandaskan pada sebuah cara pandang bernegara yang tidak

hanya merujuk kepada tradisi hukum Barat, akan tetapi juga mengacu kepada gagasan asli Bangsa Indonesia yaitu Pancasila (Fajlurrahman, 2016).

3.1. Keadilan Sosial dalam Negara Pancasila

Nilai ketuhanan, nilai kemanusiaan, nilai kebangsaan, nilai kerakyatan, dan nilai keadilan sosial merupakan ciri utama dari negara Pancasila yang dimiliki oleh bangsa Indonesia. Nilai-nilai tersebut akan tetap hidup dan abadi jika seluruh elemen bangsa mampu memasukkan nilai-nilai tersebut ke dalam setiap sendi kehidupan termasuk pada peraturan perundang-undangan di Indonesia.

Pancasila yang merupakan sumber hukum dasar nasional, setidaknya memiliki empat makna (Fais, 2018) yaitu:

- 1) Ideologi hukum Indonesia;
- 2) Sekumpulan nilai yang harus tersiratkan pada setiap produk hukum Indonesia;
- 3) Sekumpulan asas-asas dasar yang dijadikan sebagai pedoman dalam perumusan hukum di Indonesia;
- 4) Sebagai pernyataan dari tujuan yang ingin diraih oleh bangsa Indonesia;

Lima nilai Pancasila (Nilai Ketuhanan, Nilai Kemanusiaan, Nilai Persatuan, Nilai Demokrasi, dan Nilai Keadilan) itu bukan hanya 'dekat' secara ideologi asli bangsa Indonesia, namun juga searah dengan ajaran Islam sebagai agama mayoritas di Indonesia. Hal ini juga yang kemudian dianggap sebagai salah satu faktor perekat antara nilai Pancasila dengan umat muslim Indonesia. Secara esensi lima nilai Pancasila selaras dengan ajaran Islam dan kemudian dapat diaktualisasikan menuju kehidupan yang dicita-citakan oleh seluruh umat Islam yaitu *Baldatun Thayyibatun Wa Rabbun Ghafur* (Muhammadiyah, 2015).

Keadilan, sebagaimana yang dijadikan rujukan oleh Masdar yaitu Abdul Qasim al-Amadi (Masdar, 2013) dalam bukunya didefinisikan merupakan konsep yang merengkuh setiap orang, atau suatu komunitas; tanpa dipengaruhi perasaan subjektif suka tidak-suka, atau faktor keturunan, atau status sosial kaya-miskin, kuat-lemah; intinya menilai setiap orang dengan takaran yang sama dan menimbang dengan timbangan yang serupa pula sebagai manusia, hamba Allah dan ciptaan-Nya. Dengan kata lain, unsur utama dalam keadilan adalah adanya kesetaraan, segala perbedaan suku, ras, dan budaya tidak patut dijadikan sebagai alasan untuk diperlakukannya seseorang secara diskriminatif di bumi Indonesia (Suwardi, 2016).

Secara historis nilai keadilan sosial yang tertuang dalam sila kelima dari Pancasila merupakan cita-cita sekaligus tujuan akhir dari revolusi Indonesia yang telah diimpikan oleh para pendiri bangsa dan hendak diwujudkan (Yudi, 2012). Lebih lanjut, Yudi memaparkan bahwa hal ini sejalan dengan apa yang telah disampaikan oleh Soekarno pada saat menyampaikan amanat Presiden pada penutupan Seminar Pancasila di Gedung Negara Yogyakarta pada 20 Februari 1959. Pada saat itu Soekarno menyampaikan bahwa:

“Masyarakat adil dan Makmur, cita-cita asli dan murni dari Rakyat Indonesia yang telah berjuang dan berkorban berpuluh-puluh tahun. Masyarakat adil dan Makmur tujuan terakhir dari revolusi kita. Masyarakat adil dan Makmur yang untuk itu, sebagai yang telah saya katakan berulang-ulang, berpuluh-puluh ribu pemimpin-pemimpin kita meringkuk di dalam penjara. Berpuluh-puluh ribu pemimpin-pemimpin kita meninggalkan kebahagiaan hidupnya. Beratus-ratus ribu, mungkin jutaan rakyat kita menderita tak lain tak bukan ialah mengejar cita-cita terselenggaranya satu masyarakat adil dan Makmur yang di situ segenap manusia Indonesia dari Sabang sampai Merauke mengecap kebahagiaan.”

3.2. Pertanggungjawaban Pidana atas Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam konsep ketertiban hukum (*legal order*), terdapat beberapa karakteristik yang dapat dijadikan sebuah rujukan untuk menilai keteraturan yang dirancang oleh hukum dapat berjalan baik dan tertib (Munir, 2020), yaitu:

- 1) Adanya ketertiban hukum yang disertai dengan penerapan atas sanksi-sanksi tertentu;
- 2) Adanya ketertiban hukum yang disebabkan dengan adanya pemberlakuan hukum baik berupa perintah, larangan maupun anjuran;
- 3) Adanya penerapan prinsip bahwa setiap individu memiliki persamaan di hadapan hukum (*equality before the law*);
- 4) Adanya upaya untuk menghindari kondisi kekosongan hukum dengan melakukan tafsiran atau pemaknaan atas kaidah-kaidah hukum yang telah ada sebelumnya;
- 5) Melakukan penerapan prinsip umum hukum sebagai salah satu cara untuk menghindari adanya pertentangan antar norma hukum yang ada. Beberapa prinsip umum hukum yang dapat digunakan diantaranya *lex specialist derogate lex generalis*, *lex posteriori derogate legi priori* dan *lex superiori derogate legi inferiori*;
- 6) Menempatkan aturan dan kaidah hukum sebagai objek dari ketertiban hukum;
- 7) Karena hukum dapat dipaksakan berlakunya, maka suatu ketertiban hukum juga merupakan ketertiban dari paksaan-paksaan dalam bentuk sanksi-sanksi hukum. Ini pula lah yang membedakan antara ketertiban hukum dan ketertiban sosial lainnya.

Pemberlakuan prinsip persamaan di hadapan hukum pada poin nomor 3 di atas dalam rangka menjaga ketertiban hukum dapat dimaknai juga bahwa siapapun yang menimbulkan kerugian terhadap individu lainnya, maka negara harus hadir untuk menjadi penengah dalam penyelesaian kasus tersebut.

Pada konteks kecelakaan lalu lintas yang ditimbulkan oleh jalan yang rusak, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan benar-benar ditempatkan pada posisi yang objektif atas pertanggungjawaban yang harus dilakukan oleh semua pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Secara umum pada Pasal 229 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 telah memberikan gambaran bahwa dalam kasus kecelakaan lalu lintas telah dikategorikan ke dalam tiga sebab, yaitu:

- 1) Kelalaian pengguna jalan;
- 2) Ketidaklaikan kendaraan;
- 3) Ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan.

Berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh tiga kemungkinan di atas selanjutnya penulis telah sajikan berdasarkan telusuran pada UU No. 22 Tahun 2009 yang selanjutnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

TABEL 2. Pertanggungjawaban Pidana atas Kecelakaan Lalu Lintas

Sebab Kecelakaan	Pertanggungjawaban Pidana
Kelalaian Pengguna Jalan	Pengemudi/Pengguna Jalan
Ketidaklaikan Kendaraan	Pengemudi/Pengguna Jalan
Ketidaklaikan Jalan dan/atau Lingkungan	Penyelenggara Jalan

Apabila merujuk kepada tabel 2 di atas, nampak terlihat bahwa pertanggungjawaban pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas bukan hanya dibebankan kepada pengemudi atau

pengguna jalan, akan tetapi dapat dibebankan kepada penyelenggara jalan yang secara definisi berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan (UU No. 2 Tahun 2022) merupakan pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya. Berikut di bawah ini adalah uraian kewenangan penyelenggara jalan berdasarkan UU. No. 2 Tahun 2022:

TABEL 3. Pembagian Kewenangan Penyelenggara Jalan

Status Jalan	Kewenangan Penyelenggara Jalan
Jalan Nasional	Pemerintah Pusat
Jalan Provinsi	Pemerintah Daerah Provinsi
Jalan Kabupaten	Pemerintah Daerah Kabupaten
Jalan Kota	Pemerintah Daerah Kota
Jalan Desa	Pemerintah Desa

Subyek Hukum	Pasal	Ketentuan Pidana	Akibat Perbuatan	Ancaman Pidana
Penyelenggara Jalan	273 (1)	Tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas	1. Korban luka ringan 2. Dan/atau kerusakan kendaraan	1. Penjara paling lama 6 bulan 2. Atau denda paling banyak Rp12.000.000
	273 (2)	Tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas	Luka berat	1. Penjara paling lama 1 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp24.000.000
	273 (3)	Tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas	Meninggal dunia	1. Penjara paling lama 5 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp120.000.000
	273 (4)	Tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki	Kecelakaan Lalu Lintas	1. Penjara paling lama 6 bulan 2. Atau denda paling banyak Rp1.500.000
Orang/Manusia	310 (1)	Kelalaian mengakibatkan kecelakaan lalu lintas	Kerusakan kendaraan dan/atau barang	1. Penjara paling lama 6 bulan 2. Atau denda paling banyak Rp1.000.000
	310 (2)	Kelalaian mengakibatkan kecelakaan lalu lintas	1. Korban luka ringan 2. Kerusakan kendaraan dan/atau barang	1. Penjara paling lama 1 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp2.000.000
	310 (3)	Kelalaian mengakibatkan kecelakaan lalu lintas	Korban luka berat	1. Penjara paling lama 5 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp10.000.000
	310 (4)	Kelalaian mengakibatkan kecelakaan lalu lintas	Meninggal Dunia	1. Penjara paling lama 6 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp12.000.000
	311 (1)	Sengaja mengemudi yang membahayakan nyawa atau barang	Membahayakan nyawa atau barang	1. Penjara paling lama 1 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp3.000.000
	311 (2)	Sengaja mengemudi yang membahayakan nyawa atau barang	Kerusakan kendaraan dan/atau barang	1. Penjara paling lama 2 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp4.000.000
	311 (3)	Sengaja mengemudi yang membahayakan nyawa atau barang	1. Korban luka ringan 2. Kerusakan kendaraan dan/atau barang	1. Penjara paling lama 4 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp8.000.000
	311 (4)	Sengaja mengemudi yang membahayakan nyawa atau barang	Korban luka berat	1. Penjara paling lama 10 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp20.000.000
	311 (5)	Sengaja mengemudi yang membahayakan nyawa atau barang	Meninggal dunia	1. Penjara paling lama 12 tahun 2. Atau denda paling banyak Rp24.000.000

Gambar 1. Perbandingan Pertanggungjawaban Pidana atas Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan uraian pada tabel di atas, mengindikasikan bahwa sebenarnya dimulai dari level Pemerintah Desa hingga Pemerintah Pusat dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan yang disebabkan oleh jalan yang rusak sesuai dengan status jalan yang

menjadi kewenangannya masing-masing. Berikut penulis sajikan gambar perbandingan atas pertanggungjawaban pidana yang dapat dikenai baik terhadap penyelenggara jalan ataupun orang/manusia sebagai pengguna jalan. Tampak jelas bahwasannya UU No. 22 Tahun 2009 telah memberikan perspektif keadilan dengan menempatkan penyelenggara jalan sebagai salah satu pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban secara pidana atas kecelakaan lalu lintas baik yang disebabkan oleh kerusakan jalan ataupun tidak memberi rambu peringatan.

3.3. Ketentuan Kecelakaan Lalu Lintas di Malaysia

Pada sub bab ini akan coba dipaparkan secara singkat bagaimana ketentuan kecelakaan lalu lintas di negara Malaysia sebagai bahan perbandingan. Sebagai salah satu negara yang berada dalam satu Kawasan ASEAN, Malaysia memiliki ketentuan hukum tersendiri yang mengatur atas transportasi jalan terlebih khusus dalam hal kecelakaan lalu lintas. Dalam ketentuan umum *Road Transport Act 1987* (Undang-Undang Transportasi Darat Tahun 1987) telah disebutkan bahwa: *“In this Act, unless the context otherwise requires—accident” means an accident or occurrence whereby damage or injury is caused to any person, property, vehicle, structure or animal”*.

Secara pengertian, dalam undang-undang tersebut telah memberikan definisi terkait dengan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya. Akan tetapi apabila ditelusuri kembali, tidak ditemukan konsep pertanggungjawaban yang dibebankan terhadap penyelenggara jalan (negara) atas kecelakaan yang disebabkan oleh jalan yang rusak.

Seluruh pertanggungjawaban pidana, dalam undang-undang Malaysia dibebankan terhadap pengendara atau pengguna jalan saja. Adapun pertanggungjawaban yang dapat dibebankan kepada negara atau penyelenggara jalan ialah dengan menempuh gugatan secara keperdataan.

4. KESIMPULAN

Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, UU No. 22 Tahun 2009 telah ditempatkan secara adil karena pertanggungjawaban tidak hanya dibebankan kepada pengendara atau pengguna jalan, namun juga kepada penyelenggara jalan sebagai pihak yang diamanatkan untuk mengelola suatu jalan. Hal ini memberikan gambaran nyata, bahwa nilai keadilan sosial yang ada dalam Pancasila dapat juga dapat disisipkan ke dalam sebuah produk hukum. Meskipun UU No. 22 Tahun 2009 dipandang sudah cukup baik, namun penulis yakini masih ada beberapa masalah yang perlu diselesaikan pada kemudian hari. Salah satunya ialah pemaknaan penyelenggara jalan yang perlu dibuat lebih tegas dan jelas. Karena dalam undang-undang lalu lintas tersebut atau undang-undang jalan tidak ada yang secara spesifik menyebutkan dinas atau instansi apa penyelenggara jalan itu. Hal ini kemudian dikhawatirkan akan menjadi penghambat dalam proses implementasi dari semua ketentuan hukum yang ada.

5. UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih kami penulis ucapkan kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM) Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur yang telah memberikan dukungan sehingga penelitian ini dapat diselesaikan sebagaimana mestinya. Selain itu tak lupa penulis sampaikan juga ucapan terimakasih kepada seluruh panitia Seminar Nasional dan *Call for Paper* Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta yang telah menerima artikel ini sebagai salah satu tulisan yang diterbitkan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdul Munir Mul Khan, dkk. (2017). *Negara Pancasila: Darul Ahdi Wasy – Syahadah Perspektif Teologis & Ideologis*. Yogyakarta, Indonesia: Majelis Pendidikan Kader Pimpinan Pusat Muhammadiyah.
- Fajlurrahman Jurdi. (2016). *Teori Negara Hukum*. Malang, Indonesia: Setara Press.
- Masdar Farid Mas'udi. (2013). *Syarah UUD 1945 Perspektif Islam*. Jakarta, Indonesia: Pustaka Alvabet.
- Munir Fuady. (2020). *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*. Jakarta, Indonesia: Kencana.
- Pimpinan Pusat Muhammadiyah. (2015). *Negara Pancasila Sebagai Darul Ahdi Wa Syahadah*. Yogyakarta, Indonesia: Gramasurya.
- Yudi Latif. (2012). *Negara Paripurna: Historitas, Rasionalitas, dan Aktualitas Pancasila*. Jakarta, Indonesia: Gramedia.

Jurnal

- Fais Yonas Bo'a. (2018). Pancasila sebagai Sumber Hukum dalam Sistem Hukum Nasional. *Jurnal Konstitusi*, 15(1). 28-49.
- Ferry Irawan Febriansyah. (2017). Keadilan Berdasarkan Pancasila Sebagai Dasar Filosofis dan Ideologis Bangsa. *DiH Jurnal Ilmu Hukum*, 13(25), 01-27.
- Gledis Yassin, Dian Ekawaty Ismail, Lusiana Margareth Tijow (2020). Penegakan Hukum Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak. *Gorontalo Law Review*, 3(2), 122-136.
- Safitri, A. O., & Dewi, D.A. (2021). Pancasila Sebagai Dasar Negara dan Implementasinya dalam Berbagai Bidang. *EduPsyCouns: Journal of Education, Psychology and Counseling*, 3(1), 88-94.
- Suwardi Sagama. (2016). Analisis Konsep Keadilan, Kepastian Hukum dan Kemanfaatan Dalam Pengelolaan Lingkungan. *Mazahib: Jurnal Pemikiran Hukum Islam*, 17(1), 20-41.

Website

- M. Iqbal Al Machmudi. (2021). 4 Ribu Jalan Nasional dalam Kondisi Rusak. Dikutip dari <https://mediaindonesia.com/ekonomi/380379/4-ribu-km-jalan-nasional-dalam-kondisi-rusak>
- Kondisi Permukaan Jalan Nasional di Indonesia dari Tahun 2019 (2022). Dikutip dari <https://data.pu.go.id/>
- Statistik Lakalantas di Indonesia. (2022). Dikutip dari <https://korlantas.polri.go.id/statistik-laka/>.
- Peraturan Perundang-Undangan
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Laws of Malaysia: Road Transport Act 1987*