

MODEL PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PADA PASAL 273 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

“Model Of Criminal Liability in Article 273 Of Law Number 22 Of 2009 Concerning Road Traffic and Transportation”

Ryan Dodo Hutagalung, Dian Ekawaty Ismail, Lusiana Margareth Tijow

¹Magister Ilmu Hukum Program Pasca Sarjana Universitas Negeri Gorontalo, Gorontalo

²³Fakultas Hukum Universitas Negeri Gorontalo, Gorontalo

Korespondensi: Ryandodohutagalung73@gmail.com

Info Artikel

Abstrak

Kata kunci:

***Pertanggungjawaban
Pidana; Penyelenggara
jalan..***

How to cite (APA Citation Style):

Hutagalung. R.D., Ismail.
D.E., Tijow. L.M. (2022).
“Model
Pertanggungjawaban
Pidana Pada Pasal 273
Undang-Undang Nomor
22 Tahun 2009 Tentang
Lalu Lintas Dan
Angkutan Jalan”.
Philosophia Law Review,
Vol. 1 (2): 126-150.

Tujuan penulisan ini adalah untuk Mengetahui dan menganalisis *Ius Constitutum* Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Merumuskan model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Penulisan ini menggunakan jenis penulisan hukum normatif dengan menggunakan Pendekatan Perundang-Undangan; Pendekatan konseptual; dan Pendekatan Kasus. Penulisan ini menggunakan teknik analisis data dengan logika deduktif, yaitu menjelaskan suatu hal yang bersifat umum kemudian menariknya menjadi kesimpulan yang lebih khusus. Hasil penulisan ini menunjukkan bahwa, **Pertama**, Bahwa *Ius Constitutum* Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan saat ini adalah ditujukan kepada penyelenggara jalan, dimana penyelenggara jalan sebagaimana dimaksud dalam pen definiannya menurut penulis tidak jelas, sebab penyelenggara jalan dalam rumusan Pasal 273 dapat merujuk kepada semua penyelenggaraan jalan sebagaimana dijelaskan di dalam pasal 5 dan pasal 7 UU LLAJ, sehingga menurut penulis pasal 273 saat ini belum bisa menjamin adanya kepastian hukum. **Kedua**, Bahwa Rekonstruksi model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan harus memperhatikan beberapa hal, dimana harus melihat dari aspek sosiologis, yuridis, dan tantangan masa depan, maka penulis menyimpulkan bahwa penyelenggara jalan sebagaimana dimaksud pada pasal 273 adalah penyelenggara urusan pemerintahan dibidang jalan, sehingga penulis merumuskanya dalam rekonstruksi pasal 273 dengan menegaskan bahwa penyelenggara jalan yang dimaksud adalah “Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan”.

Article Info**Keywords:**

*Restorative Justice;
Termination of
Prosecution.*

**How to cite (APA
Citation Style):**

Hutagalung. R.D.,
Ismail. D.E., Tijow.
L.M. (2022). "Model Of
Criminal Liability in
Article 273 Of Law
Number 22 Of 2009
Concerning Road
Traffic and
Transportation"
*Philosophia Law
Review*, Vol. 1 (1):
126-150

Abstract

*The purpose of this study was to identify and analyze the *Ius Constitutum* of Criminal Liability in Article 273 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and to formulate a model of Criminal Liability in Article 273 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. This research uses normative legal research using the Legislative Approach; Conceptual approach; and Case Approach. This study uses data analysis techniques with deductive logic to explain a general thing and then draw it into a more specific conclusion. The results of this study indicate that, firstly, that the *Ius Constitutum* of Criminal Liability in Article 273 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation is currently aimed at road organizers, where the road organizer as referred to in its definition according to the researcher is not clear, because Road organizers in the formulation of Article 273 can refer to all road operations as described in Articles 5 and 7 of the LLAJ Law so that according to researchers, Article 273 is currently unable to guarantee legal certainty. Second, that the reconstruction of the criminal liability model in Article 273 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation must pay attention to several things, which must be viewed from the sociological, juridical, and future challenges, the researcher concludes that the road operator as intended in article 273 is the organizer of government affairs in the field of roads, so the researchers formulate it in the reconstruction of article 273 by confirming that the organizer of the road in question is "the organizer of government affairs in the field of roads"*

PENDAHULUAN**A. Latar Belakang**

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 kemanfaatan hukum.¹ Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan

¹ 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

masyarakat seperti amanat UUD 1945. 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.



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.² 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 terdapat pada aplikasi data kecelakaan lalu lintas nasional Indonesia, yang dikenal dengan *Integrated Road Safety Management System* atau IRSMS.³

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 diinjeksikan ke dalam rumusam 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 persoalannya adalah dalam implementasi ketentuan nomatif dalam UU ini, terutama 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 penyelenggara jalan diancam dengan sanksi pidana, namun, pertanyaan besarnya adalah, siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan dalam UU ini ?, sebab jika menelusuri lebih jauh, dalam penejelasan UU LLAJ, tidak ditemukan adanya bagian penjelasan mengenai siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara 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

² 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, diakses pada 5 Januari 2020.

³ 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

tersebut, dapat dipahami bahwa penyelenggara jalan ini berkaitan dengan proses pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.

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.

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_Sedan	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 dilapangan 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.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan, maka penulis merumuskan beberapa permasalahan yang akan menjadi fokus penulisan 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 ?

C. Metode Penulisan

Jenis penulisan yang digunakan oleh penulis dalam menyusun penulisan ini yaitu jenis penulisan hukum normatif. Penulisan ini menggunakan Pendekatan Perundang-Undangan (*Statue Approach*), Pendekatan konseptual (*Conseptual Approach*), dan Pendekatan Kasus (*case Approach*). Penulisan ini menggunakan teknik analisis data dengan logika deduktif, logika deduktif atau pengolahan bahan hukum dengan cara deduktif yaitu menjelaskan suatu hal yang bersifat umum kemudian menariknya menjadi kesimpulan yang lebih khusus.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. *Ius Constitutum* Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak menjelaskan secara jelas mengenai siapa yang menjadi penyelenggara jalan. Penulis menemukan pengertian mengenai penyelenggara jalan di dalam Pasal 1 angka 10 Peraturan

Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan yaitu pihak yang melakukan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.⁴

Pemerintah yang menjadi penanggungjawab dalam pembahasan Tesis ini adalah Pemerintah daerah kab/kota sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan jelas menyebutkan bahwa jalan kab/kota adalah tanggungjawab pemerintah kota sebagai penyelenggara jalan yang pelaksanaannya di serahkan kepada Dinas Pekerjaan Umum kab/Kota, maka penanggungjawab dalam permasalahan yang diangkat dalam tesis ini adalah pemerintah kota kab/kota yang di pimpin oleh bupati atau Walikota.⁵

Sanksi pidana yang terdapat dalam Pasal 273 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas Dan Angkutan Jalan merupakan sanksi yang bersifat pilihan yaitu penjara atau denda yang telah diatur berat ringannya sesuai dengan kejadian yang menimpa korban kecelakaan. Membaca secara normatif apa yang dituangkan di dalam rumsuan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dimana ditegaskan bahwa:

1. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) 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).
2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)
3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima)

⁴ Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang jalan

⁵ Teuku Saiful Bahri Johan, Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara, (Yogyakarta Deepublish, 2018), 209

- tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
4. Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Berpijak dari ketentuan Pasal 273 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut bahwa penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak dan dapat membahayakan masyarakat pengguna jalan dapat dimintai pertanggungjawaban karena jalan-jalan yang rusak dan berlubang sangat membahayakan pengguna jalan serta menimbulkan rasa ketidak nyamanan ketika menggunakan fasilitas Negara atau pemerintah.

Dengan demikian, maka yang menjadi pertanyaan adalah siapa yang dimaksudkan di dengan penyelenggara jalan dalam UU ini, sebab penyelenggara jalan yang dimaksudkan di dalam rumusan pasal ini adalah penyelenggara jalan yang secara tegas dirumuskan dalam beberapa pasal, dimana dalam aspek pelaksanaan dijalankan oleh beberapa instansi yang bertanggungjawab dan bertugas dalam penyelenggaraan jalan yang dimulai dari Pusat sampai dengan daerah, mulai dari kementerian pusat sampai dengan pelaksana teknis di daerah, selain kementerian, Kepolisian juga menjadi salah satu bagian dari penyelenggara jalan sebagaimana dimaksudkan dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan tepatnya dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e yang menyatakan bahwa “urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

Penegasan itu kemudian di dalam pasal Pasal 7 ayat (1) UU lalu lintas dan angkutan jalan dijelaskan bahwa:

- (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.

- (2) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:
- a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
 - b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
 - d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
 - e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kewenangan tersebut dibagi agar setiap pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan lalu lintas dapat terlihat lebih jelas dan transparan, dengan demikian penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat dilaksanakan dengan aman, selamat, lancar, tertib, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Terhadap bidang yang sifatnya teknis operasional, yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ) diatur dalam peraturan pemerintah lengkap dengan peraturan pelaksanaannya, dalam undang-undang tersebut juga mengatur secara tegas dan rinci yang bertujuan agar ada kepastian hukum sehingga tidak lagi diperlukan adanya banyak peraturan pemerintah serta peraturan pelaksanaannya.

Namun yang menjadi permasalahan adalah dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ) tidak dijelaskan secara kontekstual

mengenai siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan dalam ketentuan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 273 UU tersebut, jika kemudian yang dimaksudkan dengan penyelenggara jalan adalah sebagaimana yang dijelaskan di dalam Pasal 7 ayat (1) UU lalu lintas dan angkutan jalan, maka tentu saja akan menimbulkan pertanyaan yang mendasar mengenai efektifitas dari pasal ini sendiri, sebab salah satu yang disebut secara ekspresif verbis yang menjadi bagian dari penyelenggara jalan adalah urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Oleh karena salah satu yang disebutkan di dalam pasal ini juga adalah kepolisian terkait dengan penegakan hukum, maka yang menjadi pertanyaan besar adalah apakah kepolisian akan bekerja secara maksimal dan transparan terhadap penegakan hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, sebab nantinya yang akan melakukan penyidikan dan penyelidikan adalah kepolisian itu sendiri.

Selanjutnya adalah terkait dengan pertanggungjawaban pidana sebagaimana dimaksudkan di dalam pasal 273 adalah siapa yang akan bertanggungjawab untuk penegakan hukum pidana dalam hal yang diberikan sanksi, apakah secara kelembagaan atautkah perorangan. Sebab pasal ini sangat tidak jelas menguraikan mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan yang akan bertanggungjawab secara pidana apabila terjadi kecelakaan di jalan yang digunakan oleh para pengguna jalan. Sehingga yang menjadi pertanyaan adalah apakah pertanggungjawabannya adalah dilakukan oleh Lembaga atau oleh orang-orang yang memimpin Lembaga penyelenggara angkutan jalan.

Oleh karena itu, maka untuk memperjelas ketentuan itu, kemudian perlu dilakukan penelusuran terkait dengan ketentuan ketentuan turunan atau peraturan perundang undangan yang setara dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ). Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan dalam pasal 1 mengenai definisi penyelenggara jalan adalah adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya, artinya dalam PP ini juga ditegaskan bahwa yang dimaksud dengan

penyelenggara jalan adalah semua pihak dan Lembaga sebagaimana yang dimaksudkan dalam definisi pada pasal 1 PP tentang Jalan, Sehingga dalam PP ini juga tidak menegaskan dengan rinci dan jelas mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan sebagaimana dijelaskan di dalam pasal 273 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya dari 82 (delapan puluh dua) kata “penyelenggara jalan” sebagaimana disebutkan di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan juga tidak ada ketentuan yang menegaskan mengenai penyelenggara jalan sebagaimana dimaksud pada pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan dikenakan pertanggungjawaban pidana menurut ketentuan sebagaimana dimaksudkan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas berdasarkan penelusuran penulis dengan melakukan pendekatan secara gramatikal terhadap ketentuan-ketentuan mengenai penyelenggara jalan, sama sekali tidak ada penyebutan mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan, akan tetapi definisi penyelenggaraan jalan disebutkan dalam PP ini, namun definisi ini tidak menegaskan mengenai pertanyaan siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan untuk menjelaskan ketentuan yang terdapat dalam pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lebih lanjut, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dari 5 (lima) kata penyelenggara jalan dalam PP ini hanya dimaksudkan dalam proses administrasi semata, akan tetapi tidak ada ketentuan-ketentuan yang menegaskan perihal definisi penyelenggara jalan yang mendukung ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Terakhir berdasarkan pencarian dan penelusuran penulis, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dari 8 (delapan) kata “penyelenggara jalan” tidak ada satupun ketentuan yang menegaskan mengenai siapa yang dimaksudkan dengan penyelenggara dalam ketentuan

sebagaimana dimaksud dalam pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari semua ketentuan peraturan perundang undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, tidak ada sama sekali ketentuan yang menegaskan mengenai siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan yang dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana sebagaimana dimaksud dengan ketentuan dalam pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ), sehingga dengan ketidakjelasan definisi ini membuat ketidakefektifan ketentuan pasal ini dalam tataran implemantasi dilapangan sebab jika ketentuan pasal ini akan teggakkan, maka sasarannya bukan ke perorangan melainkan ke Lembaga, sementara dalam konsepsi pemidanaan lembaga atau badan hukum tidak dapat dijadikan objek pemidanaan, sehingga ketentuan sebagaimana dimaksudkan menjadi tidak efektif dan kabur dari sisi pelaksanaan dan implementasi dalam rana penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

B. Model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Sebelum membahas perihal rekonstruksi norma terhadap ketentuan sebagaimana dijelaskan di dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka terlebih dahulu perlu diuraikan perihal Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan adalah:

A. Aspek filosofis dan sosiologis

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.

Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu system transportasi nasional secara terpadu, untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang optimal. Mengingat penting dan strategisnya lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh Negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Dalam undang-undang ini juga diatur mengenai hak, kewajiban dan tanggung jawab pemerintah, para pemilik jasa, para pengguna jasa, dan tanggung jawab penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

B. Aspek Yuridis

Dengan berubahnya paradigma dalam penyelenggaraan pemerintahan yang lebih menekankan pada penyelenggaraan otonomi daerah dengan memberi kewenangan yang luas, nyata, dan bertanggung jawab pada daerah secara proporsional, maka dalam UU LLAJ yang akan disusun harus mengakomodasikan pemberian beberapa kewenangan di bidang pemerintahan dan pelaksanaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dari pemerintah kepada pemerintah daerah.

Kewenangan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat diselenggarakan oleh pemerintah daerah ini didasarkan pada kriteria yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Pemerintah Daerah, yaitu:

1. Eksternalitas (*spill over*) yaitu penyelenggaraan suatu urusan pemerintahan ditentukan berdasarkan luas, besaran dan jangkauan yang timbul akibat penyelenggaraan urusan;
2. Akuntabilitas yaitu penanggungjawab penyelenggaraan suatu urusan pemerintahan ditentukan berdasarkan kedekatannya dengan luas, besaran dan jangkauan dampak yang ditimbulkan oleh penyelenggaraan suatu urusan pemerintahan;
3. Efisiensi yaitu penyelenggara suatu urusan pemerintah ditentukan berdasarkan perbandingan tingkat daya guna yang paling tinggi yang dapat diperoleh

C. Tantangan masa depan

Dalam era sekarang dan yang akan datang berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi khususnya lalu lintas dan angkutan jalan terdapat isu dan permasalahan yang harus disikapi guna penataan dan pengembangan lalu lintas angkutan jalan yang lebih baik, yaitu:

1. Otonomi daerah yaitu kejelasan mengenai pembagian wewenang pusat dan daerah yang adil;
2. Transparansi yaitu keterbukaan informasi dalam perumusan kebijakan dan pelayanan publik;
3. Akuntabilitas yaitu pertanggung jawab pelaksanaan tugas aparatur;
4. Demokrasi partisipasi aktif masyarakat dalam perumusan kebijakan dan perencanaan;
5. Hak asasi yaitu perlindungan dan keadilan;
6. Keselamatan yaitu manajemen keselamatan;
7. Efisiensi yaitu optimalisasi sistem transportasi jalan

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan diatas, maka salah satu hal baru yang diatur dalam Rancangan perbaikan ke depan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu adanya pengaturan tugas, kewajiban dan tanggung jawab pemerintah sebagai penyelenggara jalan, terutama penegasan mengenai pertanggungjawaban Pidana sebagaimana dijelaskan di dalam Pasal 273 harus mendapat tempat dalam perubahan kedepan, melalui perubahan itu tentu saja untuk menegaskan aspek kepastian hukum dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus diperjelas dengan sekejelas-jelasnya.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan sebagaimana dikemukakan oleh penulis di atas, maka paradigma perbaikan demi perbaikan dari sisi substansi atau isi dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan haruslah disesuaikan

dengan aspek katekstualitasnya sebab antara teks dan konteksnya harus seiring dan sejalan untuk memudahkan penegakan peraturan (UU LLAJ).

D. Penentuan Penyelenggara Jalan yang dapat dijera Pidana dalam Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Penyelenggara jalan sebagai subjek hukum pidana

Pemerintah menjelaskan bahwa salah satu tujuan pembentuk dalam membuat Undang-Undang ini adalah untuk menekan angka kecelakaan atau menuju kepada *zero accident*, sehingga di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akan berisi upaya-upaya untuk menekan angka kecelakaan dan kemudian tanggung jawab dari kepedulian dan tanggung jawab dari stakeholder dalam penanganan kecelakaan dan yang terakhir adalah pemberian jaminan perlindungan kepada korban kecelakaan. Sehingga terdapat kewajiban-kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pengemudi, pemilik kendaraan dan pemerintah.⁶

Sebagaimana pendapat dari Pemerintah/POLRI menjelaskan bahwa kecelakaan lalu Kecelakaan ada 2 (dua), kecelakaan yang menimbulkan rugi materi dan kecelakaan yang menimbulkan korban manusia. Hal Ini penting untuk meramu bagaimana dalam menangani permasalahan kecelakaan. Dilihat dari faktor penyebab kecelakaan, paling tidak ada 3 (tiga) faktor yaitu:

1. Faktor manusia, dari faktor manusia kecelakaan bisa terjadi diantaranya kecakapan mengemudi, kelalalaian pengemudi, kondisi fisik dan mental pengemudi dan mentalitas atau kebrutalan pengemudi.
2. Faktor sarana jalan, dari faktor sarana jalan kecelakaan bisa terjadi antara lain mungkin karena teknis, jadi teknis misalnya karena tikungan yang seharusnya miring, teknik geometrik, jalan berlubang di jalan yang berkecepatan tinggi yang ini merupakan tanggung jawab Pemerintah, rambu-rambu lalu lintas yang tidak jalan.

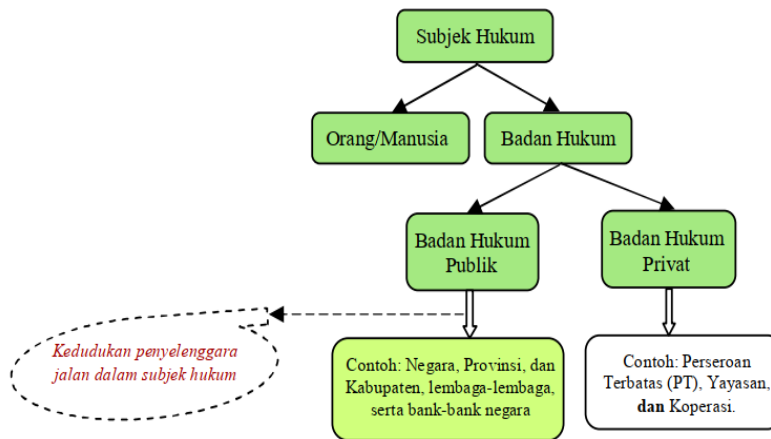
⁶ DPR-RI, Risalah Rapat Tim Lobby RUU Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Tim Lobby (25 Februari 2009), hlm. 957.

3. Faktor sarana kendaraan. Dari faktor sarana kendaraan kecelakaan bisa terjadi karena modelnya yang salah dan ketidaklayakan serta kecepatannya yang tidak bisa dikendalikan.⁷

Dalam kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan, ketentuan pidana Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggara jalan dapat dipertanggungjawabkan. Pertanyaan yang timbul selanjutnya adalah apakah penyelenggara jalan merupakan subjek hukum.?

Subjek hukum ialah suatu pihak yang berdasarkan hukum mempunyai hak, kewajiban, serta kekuasaan tertentu atas sesuatu. Sesuai pengertian yang dipaparkan oleh Algra⁸ subjek hukum adalah setiap orang mempunyai hak dan kewajiban, yang menimbulkan wewenang hukum (*rechtsbevoegheid*), sedangkan pengertian wewenang hukum itu sendiri adalah kewenangan untuk menjadi subjek dari hak-hak.

Untuk lebih memperjelas kedudukan penyelenggara jalan sebagai subjek hukum dapat dilihat pada gambar 1:



Dengan demikian sebagai subjek hukum, penyelenggara jalan juga mempunyai kewajiban dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan.

⁷ DPR-RI, Risalah Rapat Tim Lobby RUU Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Tim Lobby (25 Februari 2009), hlm. 971-972

⁸ Dikutip dalam Zainal Asikin, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2012), hlm 33

Oleh karena itu, kedepan maka dalam aspek rekonstruksi pada Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selain menerapkan ketentuan pidana juga menerapkan ketentuan hukum administrasi di dalamnya sebagai pilihan hukum dan sebagai penegasan terhadap prinsip pemidanaan modern yang sudah mulai menerapkan pendekatan administrasi dimana menekankan kepada aspek pertanggungjawaban diluar Pidana sebagai sanksi (bukan menjadi sanksi utama) atau bisa juga dikatakan bahwa model pertanggungjawabannya mengedepankan *Ultimum Remedium*.

Kedepan juga perlu ditegaskan mengenai kata penyelenggara jalan dalam pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan jalan itu yang dimaksudkan adalah siapa, apakah bagian negara/pemerintah dalam prasarana jalan, bagian negara/pemerintah dalam hal prasarana lalu lintas angkutan jalan, bagian negara/pemerintah dalam bidang pengembangan industri lalu lintas lalu lintas angkutan jalan, bagian negara/pemerintah dalam hal pengembangan teknologi lalu lintas lalu lintas angkutan jalan, atautkah bagian negara/pemerintah dalam bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengendara, aparaturn penegak hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, dan juga pendidikan berlalu lintas.

Namun kecenderungan penulis dalam melakukan rekonstruksi norma hukum yang mengatur perihal pemidanaan di dalam pasal 273 adalah terkait dengan penyelenggara jalan pada bagian negara/pemerintah dalam prasarana jalan yang di jalankan oleh kementerian atau Lembaga yang bertanggung jawab di bidang jalan baik ditingkat pusat maupun di daerah, hal ini didasarkan dengan melihat konstruksinya adalah terkait dengan sarana dan prasarana yang segera diperbaiki apabila terjadi kerusakan.

Dengan demikian, dalam rangka memperbaiki kejelasan dan maksud dari norma yang terdapat dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan sehingga terdapat kepastian hukum di dalam penegakannya, maka harus memperhatikan mengenai aspek kejelasan norma (apalagi dalam norma pada pasal 273 terdapat ketentuan sanksi di dalamnya)

dimana dalam hukum pidana, ketentuan-ketentuan yang mengandung sanksi pidana harus jelas tidak boleh abstrak seperti yang terdapat dalam pasal 273 saat ini.

2. Penyelenggara Jalan Yang Bertanggungjawab Atas Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pasal 273 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Pembagian tanggungjawab dalam hal Penyelenggaraan jalan sesuai kewenangan yang diberikan oleh Undang-undang dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel

Pembagian penyelenggara jalan menurut status jalan umum

Status Jalan	Penyelenggara Jalan	Pelaksana Jalan
Jalan Nasional	Pemerintah Pusat	Menteri Pekerjaan Umum
Jalan Provinsi	Pemerintah Provinsi	Dinas Pekerjaan Umum Provinsi
Jalan Kabupaten	Pemerintah Kabupaten	Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten
Jalan Kota	Pemerintah Kota	Dinas Pekerjaan Umum Kota
Jalan Desa	Pemerintah Kabupaten	Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten

Sumber: Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

Memperhatikan tabel di atas, maka harus ada kejelasan norma yang mengatur perihal pertanggungjawaban pidana dilihat dari penyelenggara jalan dengan memperhatikan status jalan dan yang melaksanakan tugas sebagai penyelenggara jalan yang dibagi berdasarkan status tanggung jawab penyelenggaraan jalan, baik pada tingkat pusat (jalan nasional yang dimotori oleh Menteri Pekerjaan Umum), Provinsi (jalan Provinsi yang di motorinya oleh Dinas Pekerjaan Umum Provinsi), sampai dengan Kabupaten dan Kota serta jalan desa (jalan kab/Kota yang dimotori oleh Dinas pekerjaan Umum Kab/Kota).

Dengan demikian, menghubungkan argumentasi sebagaimana dikemukakan oleh penulis dengan ketentuan sanksi sebagaimana yang dijelaskan di dalam Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka terkait dengan penyelenggara jalan yang bertugas dalam perbaikan jalan

apabila terdapat jalan yang rusak yang belum diperbaiki sehingga berujung kepada adanya kecelakaan yang mengakibatkan timbulnya korban, maka untuk menentukan sanksinya dilihat berdasarkan tanggungjawab penyelenggaraan jalan (nasional, provinsi, dan kabuapten/kota).

Demikian halnya dengan penyelenggara jalan yang lain sebagaimana yang dijelaskan di dalam pasal 7 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, harus ada klasifikasi penyelenggara jalan yang dituangkan di dalam pasal yang terkait dengan pertanggungjawaban pidana dikenakan kepada para penyelenggara jalan tersebut, tujuannya adalah agar supaya pada saat penegakan pasal pemidanaan (ketentuan yang mengandung sanksi) tidak campur baur dan tidak disatukan dalam satu pasal dan ketentuan saja, hal ini untuk memudahkan dalam mencari unsur kesalahan yang dikandung dalam ketentuan sanksi sebagaimana dimaksud.

Jadi, dalam menentukan sanksi pidana (dimungkinkan juga dalam penentuan pemberian sanksi yang lainnya di dalam UU LLAJ) harus dirumuskan secara tersendiri dalam sebuah pasal, misalnya dalam ketentuan sanksi terkait dengan kelalaian penyelenggara jalan dibidang sarana dan prasarana jalan yang wewenangnya melekat kepada Lembaga pemerintahan di bidang Pekerjaan Umum. Demikianhalnya dengan penyelenggara jalan yang lain dirumuskan dalam pasal tersendiri, hal ini penting untuk diterapkan dengan memperhatikan perihal bebang kerja dan tanggungjawab dalam hal penyelenggaraan jalan, baik jalan nasional maupun jalan daerah provinsi dan kab/kota.

3. Konstruksi Norma Pasal 273 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan beberapa narasi dan argumetasi tekstual dan konstekstual yang penulis paparkan dalam beberapa bab dan sub bab sebelumnya, maka penulis menawarkan sebuah rekonstruksi norma atas Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, namuan sebelum itu, penulis menghadirkan terlebih dahulu rumusan asli dari ketentuan pada pasal 273 UU LLAJ

sebelum dilakukan rekonstruksi sebagai bahan perbandingan sebelum dan sesudah direkonstruksi, yakni sebagai berikut:⁹

Sebelum	Sesudah
<p>1. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 1 sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (Dua Belas Juta Rupiah).</p> <p>2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (Dua Puluh Empat Juta Rupiah).</p> <p>3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak</p>	<p>1. Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 1 sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (Dua Belas Juta Rupiah).</p> <p>2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 mengakibatkan luka berat, Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (Dua Puluh Empat Juta Rupiah).</p> <p>3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 mengakibatkan orang lain meninggal dunia, Penyelenggara urusan</p>

⁹ Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan 127

<p>Rp120.000.000,00 (Seratus Dua Puluh Juta Rupiah).</p> <p>4. Penyelenggara jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak yang belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 2 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah).</p>	<p><i>pemerintahan di bidang Jalan</i> dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (Seratus Dua Puluh Juta Rupiah).</p> <p>4. <i>Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan</i> yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak yang belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat 2 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah).</p>
---	---

Konstruksi sebagaimana yang ditawarkan oleh penulis di atas, di dasarkan dalam beberapa pertimbangan, dimana redaksi ***Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan*** ini dimaksudkan untuk memberikan penegasan bahwa yang dimaksud dalam pasal 273 ini adalah adalah penyelenggara jalan sebagaimana dimaksudkan di dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang menegaskan mengenai fungsi Penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan sebagaimana dimaksud, yaitu:

- a. inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya;
- b. penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan;
- c. perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;
- d. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan;
- e. penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan;

- f. uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
- g. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan.

Selain itu juga, penulis mengganti kata “**pelaku**” menjadi “**Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan**” hal ini terkait dengan mekanisme pertanggungjawaban yang akan dikenakan kepada penyelenggara jalan, dimana kalau menggunakan kata pelaku penafsirannya bersifat luas bisa saja hanya menunjuk kepada person atau perorangan Lembaga diluar dari penyelenggara jalan, sementara jika kata penyelenggara urusan dibidang jalan lebih jelas mengenai subjek hukum yang dimaksud adalah penyelenggara jalan. Pemilihan kata ini oleh penulis dimaksudkan untuk menghindari perdebatan dan penafsiran kata, sementara dalam paradigma pembedaan, ketentuan pidana tidak bisa ditafsirkan lebih dari pada apa yang dituliskan dalam ketentuan-ketentuan yang sudah dirumuskan, dengan kata lain tidak ada lagi ruang interpretasi atas makna, kata, apalagi kalimat, sehingga penentuan kata pembedaan haruslah benar-benar rigid alias tidak boleh fleksibel.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan sebelumnya, dimana telah diuraikan oleh penulis, maka ada beberapa hal atau intisari-intsari yang dapat disimpulkan sebagai berikut:

Bahwa *Ius Constitutum* Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan saat ini adalah ditujukan kepada penyelenggara jalan, dimana peneyelenggara jalan sebagaimana dimaksud dalam pendefinisiannya menurut penulis tidak jelas, sebab penyelenggara jalan dalam rumusan Pasal 273 dapat merujuk kepada semua penyelenggaraan jalan sebgaimana dijelaskan di dalam pasal 5 dan pasal 7 UU LLAJ, sehingga menurut penulis pasal 273 saat ini belum bisa menjamin adanya kepastian hukum di dalamnya sebab menurut penulis masih abstrak dan membuka untuk ditafsirkan secara luas, sementara rumusan mengenai

ketentuan pemidanaan yang memuat sanksi pidana haruslah bersifat rigid, hal ini untuk menghindari penyalagunaan terhadap pasal pemidanaan.

Bahwa Rekonstruksi model Pertanggungjawaban Pidana Dalam Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan harus memperhatikan beberapa hal, dimana harus melihat dari aspek sosiologis, yuridis, dan tantangan masa depan sehingga dengan alasan itu maka penulis kemudian menentukan terlebih dahulu terkait dengan aspek pertanggungjawaban yang akan diberikan, sehingga sampai pada sebuah kesimpulan bahwa penyelenggara jalan sebagaimana dimaksud pada pasal 273 adalah penyelenggara urusan pemerintahan dibidang jalan, dimana ini akan merujuk kepada organ atau Lembaga yang dimaksudkan dalam Pasal 8 UU LLAJ, sehingga penulis merumuskanya dalam rekonstruksi pasal 273 dengan menegaskan bahwa penyelenggara jalan yang dimaksud adalah "*Penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Jalan*".

B. Rekomendasi

Adapun rekomendasi penulis atas permasalahan yang didapati adalah antara lain sebagai berikut:

Perlu dilakukan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sebab terdapat beberapa ketentuan-ketentuan yang sudah perlu dilakukan perubahan, misanya saja adalah terkait dengan ketentuan dalam pasal 273 dalam UU.

Bagi aparat penegak hukum dalam menjalankan tugas dan fungsinya harus membaskan diri dari kepentingan-kepentingan jangka pendek yang dapat merusak citra aparat dalam menjalankan tugas sebagai abdi negara dalam rana penegakan hukum, sehingga tidak bisa di intervensi dalam bentuk tendensi-tendesi politik apapun oleh pihak lain diluar kepolisian, sehingga akan terwujud penegakan terhadap ketentuan-ketentuan peraturan perundang undangan terutama Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

REFERENCE:

- Andyka Kusuma, *et, al*, (2018), Penentuan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas: Studi Kasus Lombok Timur, *Journal of Indonesia Road Safety*, Volume 1, Nomor 3, December.
- DPR-RI, Risalah Rapat Tim Lobby RUU Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Tim Lobby (25 Februari 2009)
- 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, diakses pada 5 Januari 2020.
- 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.
- Teuku Saiful Bahri Johan, Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara, (Yogyakarta Deepublish, 2018), 209
- Zainal Asikin, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2012).