



Pertanggungjawaban pidana pelaksana uji kendaraan dalam kecelakaan lalu lintas menurut undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan

Hana Krisnamurti¹, Sri Mulyati Chalil², Anasyaira Padila Anjani³

1,2,3Universitas Langlangbuana

email:¹hana_krisnamurti@unla.ac.id, ²sri_m_chalil@unla.ac.id, ³anasyairaaa@gmail.com

Info Artikel:

Diterima:
15 Agustus 2025
Disetujui:
10 September 2025
Dipublikasikan:
30 September 2025

ABSTRAK

Pada tahun 2023, terjadi lebih dari 152.000 kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan sekitar 27.000 kematian. Pada umumnya penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, kendaraannya, dan jalan. Dari ketiga faktor tersebut, faktor jalan sepenuhnya di luar kendali pengemudi. Sementara faktor manusia (pengemudi) sepenuhnya dikuasai oleh pengemudi. Sementara itu faktor kendaraan hanya sebagian yang dikuasai oleh pengemudi, sisanya dipengaruhi oleh berbagai hal di luar diri pengemudi. Khususnya terkait dengan penggunaan kendaraan yang memerlukan pengujian secara berkala, faktor penguji (orang yang melakukan pengujian) turut menentukan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas kendaraan yang diujinya. Dalam sebuah kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban jiwa, pada umumnya faktor manusia dan faktor jalan lebih mendapat sorotan, tetapi sangat jarang faktor orang yang menguji kelayakan operasional kendaraan yang mengalami kecelakaan mendapat sorotan. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, menganalisis sinkronisasi peraturan perundang-undangan terkait lalu lintas. Metode analisis yang digunakan adalah yuridis kualitatif, berfokus pada makna fakta hukum. Pelaksana uji kendaraan dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana berdasarkan beberapa pasal, termasuk suap, pemalsuan, dan kelalaian yang menyebabkan kematian atau luka berat. Upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas melibatkan langkah pre-emtif, preventif, dan represif, seperti penanaman nilai positif, sosialisasi pentingnya pengujian berkala, peningkatan profesionalisme penguji, dan harmonisasi peraturan.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Pidana, Uji, Kendaraan, Lalu Lintas

ABSTRACT

In 2023, there were more than 152,000 traffic accidents, resulting in approximately 27,000 deaths. The causes of traffic accidents are generally human, vehicle, and road factors. Of these three factors, the road factor is completely beyond the driver's control. Meanwhile, the human factor (driver) is completely controlled by the driver. Meanwhile, the vehicle factor is only partially controlled by the driver, the remainder being influenced by various factors outside the driver. Particularly in the case of vehicles that require regular testing, the tester (the person conducting the test) also determines the potential for a traffic accident involving the vehicle being tested. In a traffic accident resulting in fatalities, human and road factors generally receive more attention, but very rarely is the person testing the operational feasibility of the vehicle involved in the accident highlighted. This study uses a normative juridical approach, analyzing the synchronization of traffic laws and regulations. The analytical method used is qualitative juridical, focusing on the meaning of legal facts. Vehicle testers can be held criminally liable under several articles, including bribery, forgery, and negligence resulting in death or serious injury. Efforts to overcome traffic accidents involve pre-emptive, preventive, and repressive measures, such as instilling positive values, socializing the importance of regular testing, increasing the professionalism of examiners, and harmonizing regulations.

Keywords: Criminal Liability, Testing, Vehicles, Traffic



©2025 Hana Krisnamurti, Sri Mulyati Chalil, Anasyaira Padila Anjani. Diterbitkan oleh Arka Institute. Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi Creative Commons Attribution NonCommercial 4.0 International License.
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

PENDAHULUAN

Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan, "Negara Indonesia adalah Negara Hukum". Gagasan Negara Hukum dibangun dengan mengembangkan perangkat hukum itu sendiri sebagai suatu sistem yang fungsional dan berkeadilan, Dikembangkan dengan menata supra struktur dan infrastruktur kelembagaan politik, ekonomi dan sosial yang tertib dan teratur, serta dibina dengan membangun budaya dan kesadaran hukum yang rasional dan impersonal dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Oleh karenanya pelaksanaan tugas dan wewenang pemerintah

didasarkan pada pedoman hukum dan bukan atas kesewenang-wenangan. Hakikat negara hukum pada pokoknya berkenaan dengan ide tentang supremasi hukum yang disandingkan dengan ide kedaulatan rakyat yang melahirkan konsep demokrasi.¹

Sebagai konsekuensi dianutnya konsep negara hukum, maka dalam setiap negara hukum apa pun tipe yang dianutnya, hukum harus menjadi dasar bagi setiap tindakan penguasa maupun rakyatnya, hukum memiliki kedudukan tertinggi dalam negara, sedangkan dalam paham kedaulatan rakyat, rakyatlah yang dianggap berdaulat di atas segala-galanya yang kemudian melahirkan sistem demokrasi. Prinsip negara hukum mengutamakan norma yang dicerminkan dalam peraturan perundang-undangan, sedangkan prinsip demokrasi mengutamakan peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pemerintahan.²

Hukum adalah sebuah entitas yang sangat kompleks, meliputi kenyataan kemasyarakatan yang majemuk, mempunyai banyak aspek, dimensi, dan fase. Hukum berakar dan terbentuk dalam proses interaksi berbagai aspek kemasyarakatan (politik, ekonomi, sosial, budaya, teknologi, keagamaan dan sebagainya), dibentuk dan ikut membentuk tatanan masyarakat bentuknya ditentukan oleh masyarakat dengan berbagai sifatnya namun sekaligus ikut menentukan sifat masyarakat itu sendiri.³

Dapat ditemukan berbagai perbedaan mengenai pembentuk konsep hukum di antara para ahli hukum. Akan tetapi, perbedaan itu sesungguhnya mengarah kepada cita hukum (*rechtsidee*) yang sama pada pola pikir para ahli hukum dalam membentuk konsep mengenai hukum. Cita hukum (*rechtsidee*) yang dimaksud, yakni: ketertiban, dapat diperhitungkan (*predictable*), kepastian hukum, dan keadilan.

Penjelasan UUD 1945 menggariskan, bahwa pokok-pokok pikiran yang terkandung dalam pembukaan mewujudkan cita hukum (*rechtsidee*) dan pokok-pokok pikiran dalam Pembukaan itu ialah persatuan dengan mewujudkan keadilan sosial atau disingkat persatuan, keadilan bagi seluruh rakyat, kerakyatan dan permusuwaratan perwakilan, dan Ketuhanan Yang Maha Esa menurut dasar kemanusiaan yang adil dan beradab maka pokok-pokok pikiran itu tidak lain melainkan Pancasila. Dengan demikian maka pokok-pokok pikiran yang mewujudkan Cita Hukum itu ialah Pancasila.

Romli Atmasasmita menyatakan: "Akseptabilitas dan kredibilitas hukum di Indonesia terletak pada sejauh mana nilai-nilai yang terkandung dalam hukum telah sejalan dan sesuai dengan Pancasila yang telah didaulat sebagai jiwa bangsa Indonesia. Pancasila sebagai jiwa bangsa Indonesia dan merupakan nilai fundamental (*fundamental values*), menghormati berbagai pandangan atau nilai-nilai yang bersifat heterogen, serta tumbuh dan berkembang dalam kehidupan bangsa Indonesia sejak dulu."⁴

Pembukaan UUD 1945 alinea ke-IV memiliki peranan penting dalam memajukan kesejahteraan umum. Di mana lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan peranannya untuk menciptakan keamanan, kesejahteraan, dan ketertiban berlalu lintas. Namun perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang lalu lintas dan transportasi, ternyata tidak hanya memberikan manfaat dan pengaruh positif terhadap perilaku kehidupan masyarakat tetapi juga membawa dampak negatif antara lain timbulnya masalah kecelakaan lalu lintas.⁵

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Keberadaan lalu lintas memiliki fungsi dan peranan yang sesuai dengan tujuan pembangunan nasional yaitu membentuk masyarakat yang adil dan makmur baik secara materiil maupun spiritual berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Keberadaan lalu lintas tersebut tentunya didasarkan oleh

¹ S H Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi Dan Konstitutionalisme Indonesia* (Sinar Grafika, 2021).

² Gokma Toni Parlindungan, "Prinsip-Prinsip Negara Hukum Dan Demokrasi Dalam Pembentukan Peraturan Daerah," *Jurnal Hukum Respublica* 16, no. 2 (2018): 384–400.

³ Bernard Arif Sidharta, *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah Penelitian Tentang Fundasi Kefilsafatan Dan Sifat Keilmuan Ilmu* (Bandung: Mandar Maju, 2009).

⁴ Romli Atmasasmita, *Teori Hukum Integratif: Rekonstruksi Terhadap Teori Hukum Pembangunan Dan Teori Hukum Progresif* (Edisi Revisi) (Bandung: Mandar Maju, 2019).

⁵ Ratna Dewi, Imam Jauhari, and Sri Walny Rahayu, "Perlindungan Hukum Terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan," *Syiah Kuala Law Journal* 1, no. 2 (2017): 123–44.

peraturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional diatur di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.⁶

Biro Pusat Statistik (BPS) mengatakan bahwa jumlah total kendaraan di Indonesia pada tahun 2021 adalah 141.992.573 kendaraan, sedangkan pada tahun 2022 adalah 148.261.817 kendaraan, mengalami peningkatan yang cukup berarti. Masih menurut BPS, pada tahun 2021 terjadi 103.645 kecelakaan lalu lintas, sedangkan pada tahun 2022 terjadi 139.258 kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas di jalan raya menyebabkan kematian sekitar 1,25 juta manusia setiap tahun di seluruh dunia.⁷ Kematian akibat kecelakaan di Indonesia cukup tinggi menempati peringkat tiga setelah penyakit kronis.⁸

Berdasarkan data tersebut dapat diketahui bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor untuk setiap tahunnya berbanding lurus dengan peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas. Patut diduga secara wajar bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2024 akan lebih tinggi dibandingkan dengan tahun 2023 karena jumlah kendaraan bermotor tahun 2024 lebih banyak dibandingkan dengan jumlah kendaraan bermotor tahun 2023. Pada kenyataannya peristiwa kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh berbagai faktor, di antaranya adalah faktor manusia, kendaraannya itu sendiri, dan faktor jalan.⁹ Di dalam penelitian ini secara khusus akan diteliti faktor orang yang melakukan pengujian kendaraan bermotor yang kemudian kendaraan yang dimaksud mengalami kecelakaan lalu lintas, kaitannya dengan pertanggungjawaban pidananya. Proses uji berkala kendaraan bermotor tidak hanya berdimensi hukum administrasi, yaitu; sebagai persyaratan izin kendaraan saja, tetapi lebih dari itu harus dilihat sebagai upaya untuk memastikan kelaikan kendaraan bermotor sebelum dioperasionalkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam hal ini proses uji kendaraan bermotor secara berkala berdimensi preventif (mencegah) terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Salah satu hal yang menjadi faktor penghambat terwujudnya supremasi hukum adalah faktor orang/petugasnya. Penelitian ini juga terkait dengan “kelalaian” petugas yang bertugas melakukan uji berkala kendaraan bermotor, yang pada akhirnya menimbulkan kecelakaan lalu lintas, di mana petugas tersebut harus bertanggungjawab menurut hukum pidana. Faktanya “kelalaian” petugas yang dimaksud dalam banyak hal difasilitasi oleh pemilik atau pengendara kendaraan bermotor itu sendiri dengan berbagai alasan, di mana salah satu alasannya adalah karena “terburu-buru” melaksanakan uji berkala kendaraan bermotor.¹⁰ Berdasarkan latar belakang tersebut rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut: Bagaimakah pertanggungjawaban pidana pelaksana uji kendaraan yang berdampak terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas menurut perspektif hukum pidana? Bagaimakah Upaya Penanggulangan untuk Mengurangi Angka Kecelakaan Lalu Lintas yang disebabkan oleh pelaksana uji kendaraan bermotor?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (yuridis normatif), yaitu penelitian yang berfokus pada pengkajian norma-norma hukum positif yang berlaku. Pendekatan ini dipilih karena permasalahan yang dikaji berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana pelaksana uji kendaraan dalam kecelakaan lalu lintas, yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, serta putusan pengadilan. Penelitian hukum normatif dilakukan untuk memperoleh kejelasan mengenai bagaimana aturan hukum mengatur dan memberikan dasar pertanggungjawaban bagi pihak pelaksana uji kendaraan ketika terjadi kecelakaan lalu lintas. Dalam penelitian ini digunakan beberapa pendekatan, antara lain pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dengan menelaah ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

⁶ Republik Indonesia, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan* (Jakarta, 2009).

⁷ Kadek Aditya Yasa Putra, “Penanganan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Probolinggo,” *Dialektika* 14, no. 1 (2019).

⁸ Elly Tri Pujiastutie, Edito Dwi Antoro, and J T Sipil, “Karakteristik Kecelakaan Dan Solusi Penanganan Untuk Mengurangi Angka Kecelakaan Di Kota Bengkulu,” *Prosiding PESAT (Psikologi, Ekonomi, Sastra, Arsitektur &Teknik Sipil)* 6 (2015).

⁹ Abadi Dwi Saputra, “Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016,” *Warta Penelitian Perhubungan* 29, no. 2 (2018): 179–90.

¹⁰ Herawati Herawati, “Karakteristik Dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2012,” *Warta Penelitian Perhubungan* 26, no. 3 (2014): 133–42.

Angkutan Jalan¹¹, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), serta peraturan pelaksana lainnya yang berkaitan dengan uji kendaraan bermotor. Selain itu, digunakan pula pendekatan konseptual (*conceptual approach*) untuk memahami konsep-konsep hukum seperti tanggung jawab pidana, kelalaian, dan hubungan kausalitas antara tindakan pelaksana uji kendaraan dan timbulnya kecelakaan. Apabila tersedia, penelitian ini juga memanfaatkan pendekatan kasus (*case approach*) dengan menelaah putusan pengadilan yang relevan, guna memberikan gambaran penerapan hukum dalam praktik.

Sumber data dalam penelitian ini seluruhnya berasal dari bahan hukum, yang terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer mencakup peraturan perundang-undangan, antara lain Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan¹², Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), serta peraturan menteri yang mengatur tentang pengujian kendaraan bermotor. Bahan hukum sekunder meliputi buku-buku, jurnal ilmiah, artikel hukum, dan pendapat para ahli yang membahas mengenai tanggung jawab pidana dan hukum lalu lintas. Sedangkan bahan hukum tersier mencakup kamus hukum dan ensiklopedia hukum yang digunakan untuk memperkuat pemahaman terhadap istilah-istilah hukum. Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan menelusuri berbagai sumber tertulis baik dalam bentuk cetak maupun elektronik. Semua bahan hukum yang diperoleh kemudian diklasifikasikan dan dianalisis untuk menjawab rumusan masalah penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Pertanggungjawaban Pidana Pelaksana Uji Kendaraan Yang Berdampak Terhadap Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Perspektif Hukum Pidana.

Hukum pidana berfungsi mengatur dan menyelenggarakan kehidupan masyarakat agar dapat tercipta dan terpeliharanya ketertiban umum. Manusia hidup dipenuhi oleh berbagai kepentingan dan kebutuhan. Antara satu kebutuhan dengan kebutuhan yang lain tidak saja berlainan, tetapi terkadang saling bertentangan. Dalam rangka memenuhi kebutuhan dan kepentingan tersebut, manusia bersikap dan berbuat. Agar sikap dan perbuatannya tidak merugikan kepentingan dan hak orang lain, hukum memberikan rambu-rambu berupa batasan-batasan tertentu sehingga manusia tidak sebebas-bebasnya berbuat dan bertingkah laku dalam rangka mencapai dan memenuhi kepentingannya. Fungsi yang demikian itu terdapat pada setiap jenis hukum, termasuk di dalamnya hukum pidana.¹³ Oleh karena itu, fungsi yang demikian disebut dengan fungsi umum hukum pidana.

Secara khusus sebagai bagian hukum publik, hukum pidana memiliki fungsi sebagai berikut.

1. Fungsi melindungi kepentingan hukum dari perbuatan yang menyerang.
2. Memberi dasar legitimasi bagi Negara dalam rangka Negara menjalankan fungsi mempertahankan kepentingan hukum yang dilindungi.
3. Fungsi mengatur dan membatasi kekuasaan Negara dalam rangka Negara menjalankan fungsi mempertahankan kepentingan hukum yang dilindungi.

Kepentingan hukum yang wajib dilindungi terdiri dari tiga macam kepentingan, yaitu:

1. kepentingan hukum perorangan (*individuale belangen*), misalnya kepentingan hukum terhadap hak hidup (nyawa), kepentingan hukum atas tubuh, kepentingan hukum akan hak milik benda, kepentingan hukum terhadap harga diri dan nama baik, kepentingan hukum terhadap rasa susila, dan lain sebagainya;
2. Kepentingan hukum masyarakat (*sociale of maatschappelijke belangen*), misalnya kepentingan hukum terhadap keamanan dan ketertiban umum, ketertiban berlalu lintas di jalan raya, dan lain sebagainya;
3. Kepentingan hukum negara (*staatsbelangen*), misalnya kepentingan hukum terhadap keamanan dan keselamatan negara, kepentingan hukum terhadap negara-negara sahabat, kepentingan hukum terhadap martabat kepala negara dan wakilnya, dan lain sebagainya.

Alat atau upaya untuk mempertahankan dan melindungi kepentingan hukum yang dilindungi oleh hukum pidana yaitu suatu sanksi pidana (*straf*). Sanksi pidana merupakan suatu sanksi hukum

¹¹ Republik Indonesia, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.

¹² Republik Indonesia.

¹³ S H Agus Rusianto, *Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana: Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, Dan Penerapannya* (Prenada Media, 2016).

yang sangat keras dan tajam. Wujudnya tiada lain berupa penyerangan terhadap kepentingan hukum seseorang sehingga sering disebut dengan pemberian penderitaan. Misalnya pelaku dimasukkan ke penjara melalui vonis bersalah oleh hakim, bahkan dicabut nyawanya (pidana mati).

Dasar untuk menjatuhkan sanksi pidana adalah pertanggungjawaban pidana. Seseorang akan memiliki sifat pertanggungjawaban pidana apabila suatu hal atau perbuatan yang dilakukan olehnya bersifat melawan hukum, namun seseorang dapat hilang sifat bertanggungjawabnya apabila di dalam dirinya ditemukan suatu unsur yang menyebabkan hilangnya kemampuan bertanggungjawab. Dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dapat dipidananya pembuat adalah atas dasar kesalahan, hal ini berarti bahwa seseorang akan mempunya pertanggungjawaban pidana bila ia telah melakukan perbuatan yang salah dan bertentangan dengan hukum. Pada hakikatnya pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk mekanisme yang diciptakan untuk bereaksi atas pelanggaran suatu perbuatan tertentu yang tertulis dalam perundang-undangan.¹⁴¹⁵

Asas fundamental dalam Pasal 1 Ayat 1 KUHP dikenal dengan asas legalitas, yaitu: “Tiada perbuatan dapat dipidana kecuali atas dasar kekuatan pidana menurut undang-undang yang sudah ada terlebih dahulu (*nullum crimen, nulla poena sine praevia lege poenali*)”. Asas ini mengandung arti yang sangat mendalam yang dalam bahasa latin berbunyi: *nulla poena sine lege* (tidak ada pidana tanpa undang-undang), *nulla poena sine crimine* (tidak ada pidana tanpa perbuatan pidana); *nullum crimen sine poena legali* (tidak ada perbuatan pidana tanpa pidana menurut undang-undang).

Pelaksana uji kendaraan bermotor memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan kendaraan yang beroperasi aman. Kelalaian atau pelanggaran hukum dalam pelaksanaan tugasnya dapat dikenai pertanggungjawaban pidana, baik berupa hukuman penjara, denda, maupun sanksi lainnya.

Jika pelaksana uji menerima suap untuk meloloskan kendaraan yang tidak memenuhi standar keselamatan, tindakan ini dapat dikategorikan sebagai tindak pidana korupsi berdasarkan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi yaitu:

- (1) Dipidana dengan pidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan paling lama 5 (lima) tahun dan atau pidana denda paling sedikit Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) dan paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah) setiap orang yang:
 - a. memberi atau menjanjikan sesuatu kepada pegawai negeri atau penyelenggara negara dengan maksud supaya pegawai negeri atau penyelenggara negara tersebut berbuat atau tidak berbuat sesuatu dalam jabatannya, yang bertentangan dengan kewajibannya; atau
 - b. memberi sesuatu kepada pegawai negeri atau penyelenggara negara karena atau berhubungan dengan sesuatu yang bertentangan dengan kewajiban, dilakukan atau tidak dilakukan dalam jabatannya.

Uraian unsur-unsur pasal dimaksud adalah:

Pasal 5 ayat 1 huruf a menerangkan bahwa pegawai negeri atau penyelenggara negara dalam hal ini Pelaksana Uji Kendaraan sebagai oknum yang melakukan tindak pidana suap. Hal ini bisa dilihat dari kata “memberi” yang berarti menyerahkan dan mengalihkan kekuasaan/sesuatu berupa benda atau tidak benda sebagai objek yang memiliki nilai, harga atau kegunaan. Dalam hal ini hanya sebatas menjanjikan sesuatu hal kepada penyelenggara negara atau pemerintahan. Namun demikian janji yang diperjanjian oleh setiap orang tersebut memiliki karakteristik yang dapat mempengaruhi diri pegawai negeri sipil untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu karena jabatan yang diembannya. Unsur-unsurnya:

- a) Perbuatannya: memberi/menjanjikan
- b) Objek: sesuatu
- c) Kepada: pegawai negeri atau penyelenggara negara
- d) Dengan maksud supaya pegawai negara atau penyelenggara negara tersebut berbuat atau tidak berbuat sesuatu dalam jabatannya, yang bertentangan dengan kewajibannya.

Pasal ini dapat diterapkan terhadap Pelaksana Uji Kendaraan yang melakukan pemeriksaan atau pengujian bagian-bagian kendaraan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan suatu kendaraan. Apabila pelaksana uji kendaraan tersebut memuat informasi yang tidak sebenarnya

¹⁴ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: Rineka Cipta, 2008).

¹⁵ Melansari D Lewokeda, “Pertanggungjawaban Pidana Tindak Pidana Terkait Pemberian Delegasi Kewenangan,” *Mimbar Keadilan* 14, no. 28 (2018).

sesuai dengan hasil uji kendaraan dimaksud karena, sehingga karena perbuatannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas akibat kendaraan tidak laik jalan.

Pasal 5 ayat 1 huruf b tidak berbeda jauh dengan pasal 5 ayat 1 huruf a. Dalam hal ini Pasal 5 ayat 1 huruf b menekan pada kata “memberi”. Jika ayat 1 menerangkan berbuat atau tidak berbuat sesuatu dalam jabatannya, yang bertentangan dengan kewajibannya, tetapi ayat b terletak pada hal berhubungan dengan sesuatu yang bertentangan dengan kewajiban, dilakukan atau tidak dilakukan dalam jabatannya. Unsur-unsurnya:

- a) Perbuatannya: memberi sesuatu
 - b) Objek: sesuatu
 - c) Kepada: pegawai negeri atau penyelenggara negara
 - d) Karena atau berhubungan dengan sesuatu yang bertentangan dengan kewajiban, dilakukan atau tidak dilakukan dalam jabatannya.
- (2) Bagi pegawai negeri atau penyelenggara negara yang menerima pemberian atau janji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a atau huruf b, dipidana dengan pidana yang sama sebagaimana dimaksud dalam ayat (1)."

Pasal 5 Ayat (2) ini memiliki hubungan antara pemberi dan penerima. Jika pada Pasal 5 Ayat (1) huruf a dan huruf b menempatkan sebagai “pemberi” jika pegawai negara atau penyelenggara negara menjanjikan sesuatu kepada pegawai negara, maka dalam Pasal 5 Ayat (2) ini pegawai negeri atau penyelenggara negara ditempatkan sebagai “penerima” dari tindak pidana suap dari pemberi yang juga bertentangan dengan kewajibannya. Hal ini membuat penerima dan pemberi tetap mendapatkan pidana yang sama sesuai Pasal 5. Yang membedakan Pasal 5 Ayat (1) dan Ayat (2) ialah tindak pidana suap aktif dan pasif, pada Ayat (1) dapat dikatakan tindak pidana suap aktif namun Ayat (2) ialah tindak pidana suap pasif. Unsur-unsurnya:

- a) Perbuatan: memberi (sesuatu)
- b) Objek: sesuatu
- c) Kepada: pegawai negeri atau penyelenggara negeri
- d) Dengan maksud supaya berbuat atau tidak berbuat sesuatu dalam jabatannya, yang bertentangan dengan kewajibannya.

Pemalsuan hasil uji kendaraan juga dapat dikenakan sanksi pidana sesuai dengan Pasal 263 KUHP (membuat surat palsu atau memalsukan surat). Perbuatan membuat surat palsu adalah perbuatan membuat sebuah surat yang sebelumnya tidak ada/belum ada, yang sebagian atau seluruh isinya palsu. Sementara perbuatan memalsukan adalah segala wujud perbuatan apa pun yang ditujukan pada sebuah surat yang sudah ada, dengan cara menghapus, mengubah atau mengganti salah satu isinya surat sehingga berbeda dengan surat semula. Surat ini disebut dengan surat yang dipalsukan. Kejahatan kedua ini merupakan perbuatan yang dianggap sebagai kejahatan yang bertentangan dengan hukum kewajiban.

Rumusan Pasal 263 KUHP, sebagai berikut:

- (1) Barang siapa membuat surat palsu atau memalsukan surat, yang dapat menerbitkan suatu hak, sesuatu perjanjian (kewajiban) atau sesuatu pembebasan utang, atau yang boleh dipergunakan sebagai keterangan bagi sesuatu perbuatan, dengan maksud akan menggunakan atau menyuruh orang lain menggunakan surat-surat itu seolah-olah surat itu asli dan tidak dipalsukan, maka kalau mempergunakannya dapat mendatangkan sesuatu kerugian dihukum karena pemalsuan surat, dengan hukuman penjara selama-lamanya enam tahun.
- (2) Dengan hukuman serupa itu juga dihukum, barang siapa dengan sengaja menggunakan surat palsu atau yang dipalsukan itu seolah-olah surat itu asli dan tidak dipalsukan, kalau hal mempergunakan dapat mendatangkan sesuatu kerugian.

Pada pasal tersebut ditekankan bahwa dalam penggunaannya harus benar-benar mengetahui bahwa surat yang digunakan adalah palsu dan dapat mendatangkan kerugian.

Jika kendaraan yang dinyatakan lolos uji ternyata menyebabkan kecelakaan karena kondisi teknis yang tidak layak (misalnya rem tidak berfungsi), pelaksana uji dapat dimintai pertanggungjawaban atas kelalaianya. Hal ini dapat dikategorikan sebagai perbuatan yang mencocokkan Pasal 359 KUHP: “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun.”

Unsur-unsur dari rumusan Pasal 359 KUHP tersebut yaitu:

- a. Barang siapa, untuk menentukan siapa pelaku delik sebagai objek hukum yang telah melakukan delik dan memiliki kemampuan mempertanggung jawabkan perbuatan. Dalam hal ini menunjuk pada subjek hukum yang memiliki kemampuan bertanggungjawab didasarkan kepada keadaan dan kemampuan jiwa dari pelaku yang didakwakan dalam melakukan delik, yang dalam doktrin hukum pidana ditafsirkan sebagai keadaan sadar.
- b. Karena kesalahannya (kelalaian atau kealpaan) Dalam unsur ini adalah bahwa matinya korban apakah merupakan akibat dari kelakuan yang tidak dikehendaki oleh terdakwa (orang yang berbuat).
- c. Mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain. Unsur ini untuk melihat hubungan antara perbuatan yang terjadi dengan akibat yang ditimbulkan sehingga rumusan ini menjadi syarat mutlak dalam delik ini adalah akibat.

Selain Pasal 359 KUHP tersebut di atas, Pelaksana Uji Kendaraan dapat dimintai pertanggungjawaban jika karena kelalaiannya menyebabkan orang lain mendapatkan luka-luka sebagaimana diatur dalam Pasal 360 KUHP, berikut ini:

- (1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun.
- (2) Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama 9 (sembilan) bulan atau pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling tinggi Rp. 4.500.000,00 (empat juta lima ratus ribu rupiah).

Berdasarkan ketentuan beberapa pasal tersebut di atas maka diharapkan penegak hukum dalam melakukan proses penanganan perkara kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena kelaikan kendaraan agar dapat diselidiki peran pelaksana uji kendaraan, jika diduga terdapat peran dari para pelaksana uji kendaraan baik sengaja ataupun lalai menyebabkan kecelakaan lalu lintas maka penegak hukum dapat menerapkan di antara pasal-pasal tersebut di atas, sesuai dengan fungsinya hukum sebagai alat pengendali sosial dan pemidanaan sebagai suatu upaya represif untuk menanggulangi kejahatan.

b. Upaya Penanggulangan untuk Mengurangi Angka Kecelakaan Lalu Lintas yang disebabkan oleh pelaksana uji kendaraan bermotor.

Upaya negara untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, serta memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 salah satunya dengan Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Penjelasan atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Transportasi merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat yang dilaksanakan melalui penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan¹⁶. Pentingnya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif, dan efisien.

Pengaturan dan pembinaan kendaraan maupun pengemudi tidak dapat dipisahkan dari sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang secara keseluruhan merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem

¹⁶ Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan* (Jakarta: Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, 2021).

transportasi nasional. Pada kenyataannya, kegiatan pengaturan dan pembinaan tersebut menuntut keterlibatan serta dukungan berbagai instansi pemerintah maupun masyarakat yang mempunyai kaitan tugas dengan bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang optimal, diperlukan adanya pengaturan dan pembinaan secara terpadu, menyeluruh dan berkesinambungan. Hal ini dapat dicapai jika kegiatan pengaturan dan pembinaan pada masing-masing instansi pemerintah tersebut terkoordinasi secara utuh, tertib, teratur dan sinergenik antara satu dengan lainnya, tanpa mengurangi tugas dan tanggung jawab masing-masing instansi.

Upaya penanggulangan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan melalui berbagai pendekatan, baik dari sisi regulasi, infrastruktur, maupun kesadaran masyarakat. Upaya penanggulangan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pelaksana uji kendaraan bermotor, dapat dilakukan melalui tiga upaya, yaitu sebagai berikut:

Pertama, upaya pre-emtif, merupakan langkah awal yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya Tindak Pidana. Tindakan yang dilakukan dalam penanggulangan Tindak Pidana secara Pre-emtif meliputi penanaman nilai-nilai dan norma-norma yang positif, sehingga norma-norma tersebut dapat diinternalisasi dalam diri individu, meskipun terdapat peluang untuk melakukan pelanggaran. Pendidikan moral dan karakter, serta kesadaran hukum masyarakat yang harus ditingkatkan, dari mulai Pemerintah, Penyelenggara Jalan, Pengemudi, dan Perusahaan Angkutan Umum, Petugas Pengujian Kendaraan, dan masyarakat pada umumnya, mengenai pentingnya melaksanakan pengujian kendaraan bermotor secara berkala untuk melaksanakan pengujian sebagaimana seharusnya karena hal tersebut menjadi bagian dari upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, bukan hanya sebagai bagian dari kegiatan administrasi saja.

Penanggulangan kecelakaan lalu lintas melalui upaya pre-emtif dapat pula ditempuh dengan cara tertib pengelolaan administrasi dan manajemen, yaitu mencakup kegiatan pencatatan administrasi pelayanan dan pengelolaan Uji Kendaraan. Upaya lain yaitu dapat berupa meningkatkan profesionalisme pelaksana uji kendaraan, sehingga dengan tertib administrasi dan manajemen didukung pula oleh profesionalisme pelaksana uji kendaraan maka diharapkan dapat menghindari unsur kelalaian dalam melaksanakan tugas dan kewenangannya.

Kedua, upaya preventif, merupakan upaya yang menunjukkan usaha pencegahan dengan cara melakukan pembinaan, pendidikan, dan meningkatkan kesadaran masyarakat umum sebelum terjadinya Tindak Pidana. Upaya preventif ini dapat dilakukan dengan cara memberikan edukasi kepada masyarakat melalui kegiatan sosialisasi dan atau kampanye Keselamatan Berkendara, Melibatkan peran serta masyarakat sebagai pelaksanaan dari teori Kontrol Sosial yang memiliki asumsi dasar bahwa individu di masyarakat mempunyai kecenderungan yang sama untuk berperilaku baik atau berperilaku menyimpang. Berperilaku baik atau berperilaku menyimpang sepenuhnya bergantung pada masyarakat lingkungannya, jika lingkungannya baik maka orang tersebut dapat berperilaku baik juga, tetapi jika lingkungannya tidak baik maka orang itu dapat berperilaku tidak baik atau menyimpang. Selain dari segi pembinaan, pendidikan, dan peningkatan kesadaran, upaya preventif juga dapat dilaksanakan dengan cara melengkapi sarana dan prasarana dalam pelaksanaan uji kendaraan, seperti: melengkapi alat-alat dan sarana untuk melakukan uji berkala dengan menggunakan teknologi, meningkatkan kesejahteraan para pelaksana uji kendaraan, sehingga tidak mudah menerima suap, sinkronisasi dan harmonisasi peraturan perundang-undangan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ketiga, upaya represif, merupakan upaya yang dilakukan setelah terjadinya tindak pidana. Upaya represif ini lebih difokuskan terhadap pelaku atau petugas teknis pengujian kendaraan bermotor yakni dengan cara penegakan hukum yang ketat. Selain memberikan hukuman yang setimpal dengan perbuatan pelaku, dapat juga dilakukan dengan cara meningkatkan pengawasan secara ketat terkait uji kelayakan kendaraan bermotor agar hanya kendaraan yang memenuhi standar yang dapat beroperasi. Upaya represif ini juga dipandang sebagai langkah pencegahan Tindak Pidana di masa yang akan datang, upaya tersebut meliputi cara aparat penegak hukum dalam melaksanakan penyidikan, penyelidikan, penuntutan pidana, pemeriksaan di Pengadilan, eksekusi dan seterusnya sampai dengan pembinaan terhadap pelaku Tindak Pidana.

Upaya penanggulangan tindak pidana dikenal dengan istilah kebijakan *criminal (strafrechtspolitiek)* yaitu suatu usaha untuk menanggulangi kejahatan melalui penegakan hukum

pidana, yang rasional yaitu memenuhi rasa keadilan dan daya guna.¹⁷ Dalam rangka menanggulangi kejahatan terhadap berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada pelaku kejahatan, berupa sarana pidana maupun non hukum pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya. Apabila sarana pidana dipanggil untuk menanggulangi kejahatan, berarti akan dilaksanakan politik hukum pidana, yakni mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.

KESIMPULAN

Pertanggungjawaban Pidana Pelaksana Uji Kendaraan Yang Berdampak Terhadap Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Perspektif Hukum Pidana, dapat dijerat oleh Pasal 5 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi jika diduga menerima suap, Pasal 263 KUHP tentang pemalsuan, Pasal 359 KUHP tentang kealpaan yang menyebabkan orang lain mati, dan Pasal 360 KUHP tentang kealpaan yang menyebabkan orang lain mendapatkan luka-luka berat. Upaya Penanggulangan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pelaksana uji kendaraan bermotor dapat dilakukan melalui 3 (tiga) upaya, yaitu upaya pre-emptif, preventif, dan represif dengan melakukan berbagai upaya dimulai dari penanaman nilai-nilai dan norma-norma yang positif dan menumbuhkan kesadaran hukum masyarakat, sosialisasi dan kampanye tentang pentingnya melaksanakan pengujian kendaraan bermotor secara berkala, tertib pengelolaan administrasi dan manajemen, meningkatkan profesionalisme pelaksana uji kendaraan, meningkatkan kesejahteraan pelaksana uji kendaraan, melengkapi alat-alat dan sarana untuk melakukan uji berkala dengan menggunakan teknologi, sinkronisasi dan harmonisasi peraturan perundang-undangan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap hukum pidana yang lebih memenuhi rasa keadilan, menjamin kepastian hukum, dan memberikan kemanfaatan bagi masyarakat. Maka dengan pendekatan yang objektif, ilmiah dan argumentatif, perlu mengadakan perubahan terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan penambahan materi ketentuan pidana terhadap pelaksana uji kendaraan yang dengan sengaja atau karena kealpaannya melaksanakan tugas dan kewenangannya di luar ketentuan yang berlaku dalam Undang-Undang. Agar penegak hukum dalam melaksanakan proses penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas tidak hanya terfokus kepada pengemudi dan perusahaan angkutan umum, namun harus juga menelusuri tentang proses pemberian surat keterangan uji kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Rusianto, S H. *Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana: Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, Dan Penerapannya*. Prenada Media, 2016.
- Ahmad, Ramlin. "Upaya Penanggulangan Kejahatan Dengan Hukum Pidana Dalam Rangka Pembangunan Hukum Nasional." *Bulletin of Law Research* 1, no. 2 (2024): 48–54.
- Arief Sidharta, Bernard. *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah Penelitian Tentang Fundasi Kefilsafatan Dan Sifat Keilmuan Ilmu*. Bandung: Mandar Maju, 2009.
- Atmasasmita, Romli. *Teori Hukum Integratif: Rekonstruksi Terhadap Teori Hukum Pembangunan Dan Teori Hukum Progresif (Edisi Revisi)*. Bandung: Mandar Maju, 2019.
- Dewi, Ratna, Imam Jauhari, and Sri Walny Rahayu. "Perlindungan Hukum Terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan." *Syiah Kuala Law Journal* 1, no. 2 (2017): 123–44.
- Herawati, Herawati. "Karakteristik Dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2012." *Warta Penelitian Perhubungan* 26, no. 3 (2014): 133–42.
- Jimly Asshiddiqie, S H. *Konstitusi Dan Konstitutionalisme Indonesia*. Sinar Grafika, 2021.
- Lewokeda, Melansari D. "Pertanggungjawaban Pidana Tindak Pidana Terkait Pemberian Delegasi

¹⁷ Ramlin Ahmad, "Upaya Penanggulangan Kejahatan Dengan Hukum Pidana Dalam Rangka Pembangunan Hukum Nasional," *Bulletin of Law Research* 1, no. 2 (2024): 48–54.

- Kewenangan.” *Mimbar Keadilan* 14, no. 28 (2018).
- Moeljatno. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2008.
- Parlindungan, Gokma Toni. “Prinsip-Prinsip Negara Hukum Dan Demokrasi Dalam Pembentukan Peraturan Daerah.” *Jurnal Hukum Respublica* 16, no. 2 (2018): 384–400.
- Pujiastutie, Elly Tri, Edito Dwi Antoro, and J T Sipil. “Karakteristik Kecelakaan Dan Solusi Penanganan Untuk Mengurangi Angka Kecelakaan Di Kota Bengkulu.” *Prosiding PESAT (Psikologi, Ekonomi, Sastra, Arsitektur &Teknik Sipil)* 6 (2015).
- Putra, Kadek Aditya Yasa. “Penanganan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Probolinggo.” *Dialektika* 14, no. 1 (2019).
- Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, 2021.
- . *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta, 2009.
- Saputra, Abadi Dwi. “Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016.” *Warta Penelitian Perhubungan* 29, no. 2 (2018): 179–90.