

PERTANGGUNG JAWABAN PELAKU PENGENDARA PENYEBAB KECELAKAAN TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS DALAM PERSPEKTIF VIKTIMOLOGI

Muhammad Ramadhan, Dwi Oktafia Ariyanti, Nita Ariyani
Fakultas Hukum Universitas Janabadra
Jalan Tentara Rakyat Mataram No.58, Kota Yogyakarta-55231
muhammad_ramadhan@janabadra.ac.id

Abstract

The increasing economy of the Indonesian people from year to year can be proven by the high ownership of transportation vehicles, this is characterized by a high level of congestion with a comparison between the volume of vehicles and the area of the road that is not proportional, this factor is also a factor in the increasing number of accidents that occur on the highway. Traffic accidents are one of the disasters that occur on the basis of negligence or intentional unintended consequences, causing casualties. In the case of traffic accidents that occur, it is undeniable that there are rights that must be obtained and the responsibility of the perpetrator who caused the accident. Therefore, this research is expected to be a source of knowledge and information for the general public, academics and practitioners to be able to find out about the rights of victims and how to obtain their rights, namely compensation, both compensation and restitution that can be submitted through LPSK before a court decision. or after a court decision that has permanent legal force.

Keywords: *Traffic accidents, victims' rights, compensation*

Abstrak

Meningkatnya perekonomian masyarakat Indonesia dari tahun ketahun dapat dibuktikan dengan tingginya kepemilikan kendaraan transportasi hal tersebut ditandai dengan tingkat kemacetan yang tinggi dengan perbandingan antara volume kendaraan dengan luas ruas jalan yang tidak sebanding, faktor tersebut juga merupakan faktor meningkatnya angka kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu musibah yang terjadi atas dasar kelalaian maupun kesengajaan yang tidak dikehendaki sehingga menimbulkan korban. Dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi tidak dipungkiri adanya hak hak yang harus diperoleh serta adanya tanggung jawab dari pelaku yang menyebabkan kecelakaan. Oleh karena itu dengan penelitian ini diharapkan akan menjadi ilmu pengetahuan serta sumber informasi bagi khalayak umum, akademisi serta praktisi untuk dapat mengetahui perihal hak korban dan bagaimana mekanisme untuk memperoleh haknya yakni ganti kerugian, baik itu santunan maupun restitusi yang dapat diajukan melalui LPSK sebelum putusan pengadilan ataupun setelah putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap.

Kata kunci : Kecelakaan lalu lintas, hak korban, ganti kerugian

Pendahuluan

Perkembangan pengetahuan manusia membawa dampak secara positif dalam perkembangan peradaban manusia. Diantaranya adalah penemuan alat transportasi yang dapat digunakan manusia dalam menjangkau suatu kawasan atau wilayah dengan mudah. Penemuan alat transportasi yang ada saat ini

bukanlah hal yang mudah tetapi berasal dari sejarah panjang peradaban manusia. Berdasarkan catatan dilembar sejarah manusia penemuan roda tembikar yang nantinya sebagai cikal bakal bagian dari alat transportasi ditemukan di Mesopotamia sekitar 3500 SM. (Sukmaputri, 2012) Seiring berjalannya waktu, peningkatan pengetahuan

manusia membawa manusia semakin kearah modern dalam membuat alat transportasi, termasuk transportasi darat, laut, dan udara.

Perjalanan panjang alat transportasi menunjukkan adanya ilmu pengetahuan bagi manusia bahwasanya alat transportasi merupakan hal yang terpenting. Dapat dibayangkan jika alat transportasi tidak ditemukan hingga saat ini, maka tidak menutup kemungkinan adanya penumpukan penduduk disuatu tempat mengingat antara daerah satu dengan daerah lainnya sangat jauh. Oleh karena itu moda transportasi sangat penting sebagai penyebaran penduduk dari satu daerah ke daerah lain. Secara umum, moda transportasi yang dapat dimiliki hampir semua orang yakni moda transportasi darat dengan jenis kendaraan roda dua dan roda empat.

Perkembangan moda transportasi darat dari tahun ketahun semakin meningkat dengan berbagai macam model dengan berbagai spesifikasi kendaraan baik roda dua maupun roda empat. Peningkatan inovasi tersebut yang pada akhirnya meningkatkan ketertarikan masyarakat terhadap kepemilikan transportasi kendaraan darat roda dua maupun empat tersebut, sehingga saat ini hampir seluruh lapisan masyarakat memiliki kendaraan sebagai alat transportasi.

Kepemilikan kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat sebagai alat transportasi bukan lagi dipandang sebagai barang mewah melainkan sebagai salah satu barang primer dimata masyarakat Indonesia, hal ini terlihat dari data kepemilikan kendaraan Roda dua di DKI Jakarta sebesar 16.734.986 pada tahun 2021 dan untuk roda empat ditahun yang sama sebesar 3.548.304.(Statistik, 2021) Sedangkan pada tahun 2015 jumlah kendaraan roda dua di DKI Jakarta sebanyak 12.494.331 dan kendaraan roda empat sebanyak 2.295.254. (Statistik, 2015) Berdasarkan data tersebut membuktikan tinggi tingkat kepemilikan kendaraan bermotor roda dua dan empat, yang artinya kendaraan roda dua dan roda menjadi primadona bagi sebagian besar warga DKI Jakarta dalam melakukan perjalanan. Dengan meningkatnya kendaraan roda dua dan roda empat tersebut maka secara tidak langsung membuat ruang kosong jalan semakin kecil

yang artinya luas jalan tidak bertambah tetapi volume kendaraan semakin besar, maka sudah tidak mungkin dapat dielakkan bahwa kemacetan lalu lintas semakin tinggi.

Padatnya arus lalu lintas di sebagian besar ibu kota disleuruh Indonesia menjadikan salah satu faktor penyebab dari kecelakaan lalu lintas yang mana akibat dari kemacetan yang tinggi dapat menyebabkan kelelahan yang secara psikologis dapat mengurangi konsentrasi dalam berkendara.(Herawati, 2019) Disamping faktor kelelahan sebagai pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas faktor dari diri manusianya juga bagian terpenting dalam andil adanya kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia yang dimaksud disini adalah faktor kesiapan manusia secara rohani maupun jasmani dalam berkendara. Dengan adanya faktor kesiapan pada diri manusia dapat meminimalisir resiko kecelakaan lalu lintas yang nota bene kesiapan tersebut tercermin dalam bentuk konsentrasi tinggi dalam berkendara.

Merujuk catatan Kepolisian Republik Indonesia, tercatat angka kecelakaan lalu lintas selama Operasi Lilin 2021, periode 24 Desember 2021 - 2 Januari 2022 sebanyak 772 Kecelakaan, sedangkan Operasi lilin 2020 tercatat sebanyak 529 Kecelakaan.(Nanda, 2022) Berdasarkan catatan kepolisian tersebut dapat dilihat adanya peningkatan jumlah kecelakaan sebanyak 3%. Kecelakaan yang terjadi dijalan raya sudah barang tentu memakan korban sekalipun kecelakaan yang terjadi merupakan kecelakaan tunggal, terlebih lagi jika kecelakaan yang terjadi melibatkan pihak lain yang sudah barang tentu merugikan orang lain, tidak hanya korban dari pihak lain tetapi juga keluarga dari korban kecelakaan tersebut, sebab penderitaan korban kecelakaan lalu lintas tidak hanya materi atau kendaraan yang rusak melainkan kerugian terhadap tubuh, baik itu luka ringan maupun luka berat dan tidak menutup kemungkinan kecelakaan yang terjadi dapat menyebabkan kematian.

Dalam konteks hukum pidana, kecelakaan yang terjadi dijalan raya sudah barang tentu merupakan suatu perbuatan yang digolongkan atas kelalaian yang dapat menyebabkan timbulnya korban. Sekalipun perbuatan yang dilakukan oleh pelaku pengendara hanya merupakan pelanggaran

kecil namun dapat menyebabkan kecelakaan yang dapat menimbulkan korban. Pelanggaran kecil yang dimaksud dapat dicontohkan adalah melanggar rambu lalu lintas yang telah ditetapkan seperti halnya untuk tidak melawan arus, namun perbuatan tersebut dapat menimbulkan dampak yang besar.

Kelalaian atau dalam hukum pidana dikenal dengan istilah *imperita culpae anumeratur* yang artinya kealpaan adalah kesalahan dapat menimbulkan suatu akibat atas kesembroonan atau kurang kehati-hatian. (Hiariej, 2014) Kelalaian yang dibuat pengendara yang mengakibatkan suatu peristiwa kecelakaan dan menimbulkan korban sudah sepatutnya harus dapat mempertanggung jawabkan perbuatannya. Pertanggung jawaban pelaku pengendara tersebut tidak hanya bentuk pertanggung jawaban secara hukum pidana dengan mendapatkan sanksi pidana penjara ataupun denda, melainkan harus dapat bertanggung jawab terhadap korban yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas tersebut.

Dalam perkembangan studi tentang korban atau viktimologi, korban tidak hanya dalam konteks korban kejahatan saja melainkan korban kecelakaan termasuk kedalam kajian viktimologi, oleh sebab itu pelaku pengendara yang menyebabkan kecelakaan harus dapat bertanggung jawab terhadap korban kecelakaan yang dikarenakan atas perbuatannya sehingga korban dapat mendapatkan hak-haknya secara penuh.

Adapun rumusan masalah berdasarkan uraian tersebut diatas adalah Bagaimana Bentuk Pertanggung Jawaban Pelaku Pengendara Penyebab Kecelakaan Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas dalam Perspektif Viktimologi? kemudian Bagaimana Mekanisme Pemberian Hak-hak Korban Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Hukum Positif Indonesia?

Metode Penelitian

Penelitian hukum menurut Soerjono Soekanto, merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan menganalisisnya serta melakukan pemeriksaan yang mendalam

terhadap fakta hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan. (Soekanto, 2015) Penelitian hukum itu berdasarkan tujuannya terdiri atas *pertama*; Penelitian hukum normatif, yang mencakup penelitian terhadap asas-asas hukum, penelitian terhadap sistematika hukum, penelitian terhadap taraf sinkronisasi hukum, penelitian sejarah hukum, dan penelitian perbandingan hukum. *Kedua*; Penelitian hukum sosiologis atau empiris, yang mencakup, penelitian terhadap identifikasi hukum (tidak tertulis) dan penelitian terhadap efektivitas hukum. (Soekanto, 2015)

Objek penelitian yang dikaji adalah mengenai pertanggung jawaban suatu korporasi yang melakukan suatu tindak pidana internasional yang dikaji dengan bahan kepustakaan. Pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Pendekatan ini dikenal pula dengan pendekatan kepustakaan, yakni dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen lain yang berhubungan dengan penelitian ini.

Sehubungan dengan tipe penelitian yang digunakan yakni yuridis normatif, maka pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan perundang - undangan (*statute approach*), pendekatan Analitis (*Analytical Approach*). (Fajar & Achmad, 2019)

a. Pendekatan Perundang - Undangan (*statute approach*)

Pendekatan perundang - undangan dilakukan untuk meneliti aturan - aturan yang penormannya justru kondusif untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan yuridis mengenai hak-hak korban kecelakaan

b. Pendekatan Analitis (*Analytical Approach*)

Menganalisis terhadap bahan hukum untuk mengetahui makna yang dikandung oleh istilah-istilah yang digunakan dalam aturan perundang-undangan secara konseptual, sekaligus mengetahui penerapannya dalam praktik

maupun dalam putusan-putusan hukum yang berkaitan dengan permasalahan mengenai hak-hak dari korban kecelakaan. Pada dasarnya tugas analisis hukum adalah menganalisis pengertian hukum, asas hukum, kaidah hukum, sistem hukum, dan berbagai konsep yuridis.

Jenis bahan hukum yang di gunakan dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

- a. Bahan hukum primer yang terdiri dari :
 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang perubahan atas Undang - Undang Nomor 13 tahun 2006 Tentang Perlindungan Saksi dan Korban
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2018 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2018 tentang Pemberian Kompensasi, Restitusi, dan Bantuan kepada Saksi dan Korban
 4. Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Penyelesaian Permohonan dan Pemberian Restitusi dan Kompensasi Kepada Korban Tindak Pidana
- b. Bahan hukum sekunder yang terdiri dari : Literatur-literatur, jurnal hukum, hasil penelitian dan artikel-artikel hukum yang berkaitan dengan pokok permasalahan dalam penulisan ini.
- c. Bahan Hukum Tersier yang terdiri dari: Kamus Hukum dan Kamus Bahasa Indonesia

Pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian hukum normatif dengan cara studi kepustakaan, seperti data primer, sekunder dan tersier ataupun data non hukum. Pada penelitian normatif ini studi kepustakaan dikaji secara teoritis serta fakta fakta yang ada pada sistem hukum nasional. Tujuan dari studi kepustakaan ini yakni sebagai pisau

analisa dalam pemecahan permasalahan penelitian.

- a. Data Primer
Data primer diperoleh dari peraturan perundang-undangan dan dokumen-dokumen resmi
- b. Data Sekunder
Data sekunder diperoleh dengan cara studi pustaka terhadap asas asas, buku-buku literatur, artikel, makalah, dan sumber lainnya.
- c. Data Tersier
Data tersier ini diperoleh dari kamus hukum, kamus bahasa Indonesia.

Dalam proses pelaksanaan penelitian ini melalui proses dan tahapan yang akan dilakukan oleh penulis dengan melakukan serangkaian penelitian yang berupa pengumpulan data dan bahan yang akan dipergunakan secara sistematis, dengan melakukan beberapa tahapan, diantaranya sebagai berikut:

- a. Tahap Persiapan
Pada tahapan ini penulis merumuskan rumusan masalah yang beranjak dari latar belakang terhadap fakta pada teori hak korban kecelakaan. Kemudian dilanjut dengan pengumpulan bahan bahan kepustakaan dan data data.
- b. Tahap Pelaksanaan
Pada tahapan pelaksanaan ini penulis telah mengumpulkan seluruh bahan dan data yang dibutuhkan pada tahap sebelumnya. Selanjutnya penulis akan menganalisa dan mengkaji bahan dan data penyelesaian kasus kecelakaan
- c. Tahap Penyelesaian
Ditahap akhir ini penulis merangkai seluruh tahapan sebelumnya yang kemudian dianalisa dan diolah yang kemudian dilakukan pembahasan atas permasalahan yang pada akhirnya dapat menjawab rumusan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya

Data yang diperoleh dianalisa dengan menggunakan metode kualitatif dengan menjabarkan dan memberikan interpretasi terhadap data yang diperoleh berdasarkan norma-norma hukum, teori-teori dan doktrin yang berlaku dihubungkan dengan pokok permasalahan.(Soekanto, 2015) Bahan hukum yang diperoleh dalam penelitian studi

kepastakaan, aturan perundang-undangan dan bahan hukum penunjang lainnya, penulis menguraikan dan menghubungkan sedemikian rupa, sehingga disajikan dalam penulisan yang lebih sistematis guna menjawab permasalahan yang telah dirumuskan.

Bahwa cara pengolahan bahan hukum dilakukan secara deduktif yakni menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan yang konkret yang dihadapi.

Hasil dan Pembahasan

Bentuk Pertanggung Jawaban Pelaku Pengendara Penyebab Kecelakaan Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas dalam Perspektif Viktimologi

Dalam ajaran hukum pidana seseorang yang melakukan suatu tindak pidana harus dapat mempertanggung jawabkan atas perbuatannya, baik perbuatan yang disengaja (*dolus*) maupun (*culpa*). Pertanggung jawaban pidana juga menitik beratkan pada kemampuan seseorang untuk dapat menjalankan pembedaan. Sebab tidak semua yang melakukan tindak pidana dapat menjalankan pidana sebagai bentuk pertanggungjawaban pidana. Sebagaimana dalam *criminal liability* bahwa seseorang tidak dapat dapat dijatuhkan pembedaan terhadap seseorang jika tidak ada kesalahan atau perbuatan tercela (Hamzah, 2013). Namun Menurut McKenna yang dikutip oleh Yunivina Pertanggung jawaban pidana (*toerekenbaaerheid*) adalah kewajiban individu atau korporasi untuk menanggung konsekuensinya karena telah melakukan suatu kejahatan yang merugikan (Yuni & Isnawati, 2022). Oleh karena itu segala sesuatu yang timbul akibat perbuatan pidana harus dapat dipertanggung jawabkan oleh pelaku.

Dalam perspektif viktimologi korban setidaknya dibagi kedalam 6 tipologi (Sahetapy, 1995), namun penulis berpendapat bahwa kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 2 tipe yakni "*False victims*" yakni mereka yang jadi korban karena dirinya sendiri; "*Unrelated victims*" yakni Korban tidak ada hubungannya sama sekali dengan pelaku. Artinya jika melihat kepada kepada teori "*False Victims*" maka kecelakaan yang terjadi benar benar murni akibat dari kelalaian

dari korban itu sendiri. Contoh sederhananya yakni seorang pemuda yang mengendarai sepeda motornya dengan kecepatan 150 km/jam, disaat bersamaan pemuda tersebut tidak dapat mengendalikan kendaraannya saat berada ditikungan sehingga pemuda tersebut menabrak pembatas jalan dan mengakibatkan luka serta kerusakan pada kendaraannya.

Berdasarkan ilustrasi kasus tersebut dapat dilihat tidak adanya pihak lain yang terlibat atas kecelakaan tersebut, sehingga antara pelaku dan korban merupakan subjek yang sama, maka dari itu pelaku yang sekaligus merupakan korban bertanggung jawab atas dirinya sendiri.

Jika melihat pada teori "*Unrelated victims*" bahwa antara korban dan pelaku tidak ada hubungannya sama sekali, sehingga kecelakaan lalu lintas yang terjadi tidak ada sangkut pautnya antara pelaku dan korban. Terlepas apakah perbuatan pelaku penyebab kecelakaan tersebut merupakan kesengajaan (*dolus*) maupun akibat kelalaian (*culpa*), pelaku patut untuk bertanggung jawab atas perbuatannya, sepanjang pelaku tersebut memiliki kemampuan untuk bertanggung jawab. Menurut pendapat penulis kecelakaan lalu lintas yang terjadi dibagi menjadi 2 kategori, yang pertama satu kendaraan dengan korban lebih dari satu (*single accident*) dan dua kendaraan atau lebih dengan korban lebih dari satu (*double accident*). Pada *single accident* penulis membagi menjadi 2 sifat yakni *single accident absolute* dan *single accident relative*, jika diilustrasikan kasus mengenai *single accident absolute* yakni, seorang ayah berkendara bersama dengan keluarganya dengan menggunakan kendaraan roda empat, namun disaat yang bersamaan terdapat razia untuk menghindari razia pengendara tersebut memacu kendaraan secara zigzag yang pada akhirnya kendaraan yang ditumpangi oleh seluruh keluarga menabrak pohon dan menyebabkan penumpang yang masih merupakan keluarga terluka atau juga dapat menyebabkan meninggal dunia.

Pada *single accident absolute* pelaku yang merupakan supir sekaligus sebagai seorang ayah harus mempertanggung jawabkan perbuatannya atas dasar kesengajaan atau yang dikenal dengan tipe *dolus eventualis* (Hiariej, 2014) maupun atas dasar

kealpaan atau tipe *culpa lata* (Hiariej, 2014) dengan menjalankan pidana yang dijatuhkan, namun pelaku tersebut tidak dimungkinkan untuk memberikan ganti kerugian berupa restitusi kepada korban yang merupakan anggota keluarga. Sehingga dapat disimpulkan dalam *single accident absolute* bentuk pertanggung jawaban pelaku penyebab kecelakaan hanya sebatas menjalankan pemidanaan yang dijatuhkan dikarenakan adanya hubungan yang pengikat antara pelaku dan korban.

Sedangkan pada *single accident relatif* dapat diilustrasikan seorang supir angkutan umum yang membawa penumpang melaju dengan kecepatan tinggi dan tanpa perhitungan yang matang mendahului kendaraan yang ada didepannya namun na'as kendaraan yang dikendarai supir tersebut terpelanting dan masuk ke dalam jurang yang menyebabkan penumpangnya menjadi korban luka maupun meninggal dunia. Dari ilustrasi kasus tersebut supir sekaligus pelaku, harus mempertanggungjawabkan perbuatannya dengan menjalankan sanksi hukum yang dijatuhkan, terlepas perbuatan tersebut merupakan kesengajaan ataupun kelalaian. Tidak hanya disitu pelaku juga dapat dimintakan pertanggung jawaban untuk memberikan ganti kerugian terhadap korban kecelakaan sebagai hak korban kecelakaan. Dari ilustrasi tersebut disimpulkan pada model *single accident relatif* bentuk pertanggung jawaban pelaku terhadap korban yakni menjalankan pemidanaan yang dijatuhkan dan dapat dimintakan restitusi bagi korban dikarenakan antara pelaku dan korban tidak hubungan yang mengikat.

Demikian pula terhadap model *double accident*, kecelakaan yang terjadi melibatkan dua kendaraan atau lebih, pada model ini penyebab utama dari kecelakaanlah yang harus bertanggung jawab atas perbuatannya dalam berkendara. Bentuk pertanggung jawaban yang pada model *double accident* memiliki kesamaan dengan model *single accident relative* yakni dengan menjalankan pemidanaan sebagaimana dengan putusan hakim dan dapat dimintakan restitusi kepada korban dari kecelakaan tersebut.

Bentuk yang dapat diterima pihak korban kecelakaan dari pelaku penyebab

kecelakaan jika dilihat pada pasal 4 perma no 1 tahun 2022 tentang tata cara penyelesaian permohonan dan pemberian restitusi dan kompensasi kepada korban tindak pidana (Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Penyelesaian Permohonan Dan Pemberian Restitusi Dan Kompensasi Kepada Korban Tindak Pidana, 2022) berupa: a. ganti kerugian atas kehilangan kekayaan dan/ atau penghasilan; b. ganti kerugian, baik materiil maupun imateriil, yang ditimbulkan akibat penderitaan yang berkaitan langsung sebagai akibat tindak pidana; c. penggantian biaya perawatan medis dan/ atau psikologis; dan/atau; d. kerugian lain yang diderita Korban sebagai akibat tindak pidana, termasuk biaya transportasi dasar, biaya pengacara, atau biaya lain yang berhubungan dengan proses hukum. Namun restitusi yang di terima korban dalam pasal 19 PP nomor 7 tahun 2018 tentang Pemberian Kompensasi, Restitusi, dan Bantuan Kepada Saksi dan Korban (Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2018, 2018) menyebutkan : a. ganti kerugian atas kehilangan kekayaan atau penghasilan; b. ganti kerugian yang ditimbulkan akibat penderitaan yang berkaitan langsung sebagai akibat tindak pidana; dan/atau c. penggantian biaya perawatan medis dan/atau psikologis. Beranjak dari ketentuan tersebut terdapat perbedaan restitusi yang diterima antara perma no. 1 tahun 2022 dengan PP no. 7 tahun 2018 yakni, adanya kerugian lain yang diderita korban sebagai akibat tindak pidana, termasuk biaya transportasi, pengacara serta biaya lain yang berhubungan dengan proses hukum.

Menurut penulis sebagai mana perbedaan restitusi yang diterima korban antara perma dan PP memiliki persamaan yang mana perolehan restitusi, namun didalam perma lebih bersifat kompleks, akan tetapi perlu menjadi catatan bahwa disamping itu bentuk pertanggung jawaban pelaku penyebab kecelakaan dapat memberikan ganti kerugian dalam bentuk santunan yang diberikan pelaku kepada korban sebagai bentuk *restorative justice* (Sahti, 2019). Pemberian uang ganti kerugian berupa santunan merupakan bentuk pertanggung jawaban pelaku terhadap korban kecelakaan dalam model pembaharuan hukum pidana

yang mengedepankan konsep penyelesaian masalah diluar persidangan dengan tujuan perdamaian diantara kedua belah pihak.

Mekanisme Pemberian Hak-hak Korban Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Hukum Positif Indonesia

Pada dasarnya korban kecelakaan yang terjadi sepanjang terlibatnya subjek hukum lain diluar diri pribadi korban, merupakan tindak pidana. Namun dalam hukum positif yang berlaku di Indonesia tidak ada satu ketentuan yang mengatur secara khusus atau spesifik mengenai hak hak dari korban kecelakaan, akan tetapi perolehan hak korban kecelakaan pada dasar memiliki persamaan dengan korban tindak pidana lainnya, yakni berhak mendapatkan restitusi dan kompensasi.

Jika merujuk kepada perma no 1 tahun 2022 tentang tata cara penyelesaian permohonan dan pemberian restitusi dan kompensasi kepada korban tindak pidana dalam pasal 2 ayat 1 permohonan restitusi hanya berlaku bagi tindak pidana pelanggaran ham berat, terorisme, perdagangan orang, diskriminasi ras, dan tindak pidana anak, serta tindak pidana lain yang ditetapkan dengan keputusan LPSK. Akan tetapi dalam pasal 2 ayat 1 Perma No 1 Tahun 2022 terdapat klausul "adanya tindak pidana lain sepanjang ditetapkan oleh LPSK", sehingga sepanjang perkara kecelakaan tersebut mendapatkan keputusan dari LPSK maka korban kecelakaan berhak untuk mendapatkan restitusi namun tidak dengan kompensasi.

Perolehan restitusi sebagaimana hak korban kecelakaan, dapat dilakukan dengan pengajuan permohonan sebelum atau setelah putusan pengadilan yang *incracht* melalui LPSK. Jika permohonan dilakukan sebelum putusan pengadilan maka restitusi dapat diajukan melalui LPSK kepada penuntut umum untuk dimuat dalam tuntutan, namun jika permohonan tersebut dimohonkan atau diajukan setelah putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap, maka permohonan restitusi melalui LPSK dapat diajukan kepada pengadilan untuk mendapatkan penetapan. ketentuan tersebut sebagaimana termaktub didalam pasal 20 ayat 1, 2 dan 3 PP nomor 7 tahun 2018 tentang Pemberian Kompensasi,

Restitusi, dan Bantuan Kepada Saksi dan Korban(Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2018, 2018) adapun pemberian restitusi dilakukan secara bertahap dan proses pemberian mauapun jika terjdai keterlambatan pemberian restitusi harus dilaporkan kepada korban, keluarga, atau kuasanya kepada LPSK yang ditembuskan kepada ketua pengadilan, sebagaimana terdapat dalam pasal 35 ayat 1 PP nomor 7 tahun 2018 tentang Pemberian Kompensasi, Restitusi, dan Bantuan Kepada Saksi dan Korban.

Dalam hal pelaku Dalam hal pelaku tindak pidana dan/atau Pihak Ketiga melakukan pembayaran restitusi dalam proses pemeriksaan atau sebelum putusan Pengadilan berkekuatan hukum tetap, uang Restitusi dititipkan dikepaniteraan Pengadilan.

Dalam perkara kecelakaan yang terjadi dapat diselesaikan dengan mengedepankan *restoratif justice* dengan tujuan terpenuhinya kepentingan dari korban kecelakaan, yakni dengan upaya mengganti kerugian yang dialami korban kecelakaan(Yuliantoro, 2019). Upaya pemberian ganti kerugian atau santunan dapat diberikan dari pelaku kepada korban kecelakaan sebagai upaya perdamaian antara pelaku dan korban kecelakaan sehingga proses hukum dapat dihentikan, namun dengan ketentuan nilai kerugian dari korban kecelakaan tidak lebih dari Rp. 2.500.000,- ancaman hukuman berupa denda dan tidak lebih dari 5 tahun serta pelaku atau tersangka sebelumnya baru pertama kali melakukan tindak pidana. ketentuan tersebut tertuang didalam Pasal 5 Peraturan Kejaksaan Republik Indonesia Nomor 15 tahun 2020 tentang penghentian penuntutan berdasarkan keadilan restoratif.

Kesimpulan

Bentuk pertanggung jawaban pelaku penyebab kecelakaan terhadap korban pada prinsipnya yakni perolehan hak hak korban untuk mendapatkan ganti kerugian berupa restitusi yang diberikan pelaku maupun pihak ketiga serta pertanggungjawaban pidana untuk menjalankan pemidanaan berupa penjara jika perbuatan pidana pelaku penyebab kecelakaan dinilai sangat berat yang artinya menyebabkan luka berat ataupun hilangnya

nyawa seseorang, akan tetapi pada pembaharuan hukum pidana yakni *restorative justice* bentuk pertanggung jawaban pelaku juga dapat berupa perdamaian dengan ganti rugi berupa santunan bagi korban.

Mekanisme pemberian hak hak korban dari kecelakaan lalu lintas, dapat dimohonkan untuk restitusi yang diajukan melalui LPSK pada saat sebelum ataupun sesudah putusan pengadilan dan pemberian restitusi diberikan secara bertahap maupun keterlambatan dengan terlebih dahulu memberitahukan kepada korban ketua LPSK yang ditembuskan kepada ketua pengadilan negeri, adapun pemberian uang restitusi saat proses hukum dapat ditiitpkan pada kepaniteraan pengadilan negeri. Disamping itu pula jika proses yang mengedepankan *restorative justice* maka kesepakatan anatara pelaku dengan korban harus terlebih dahulu tercapai kesepakatan untuk perdamaian dengan memberikan ganti kerugian terhadap korban kecelakaan lalu lintas.

Daftar Pustaka

- Fajar, M., & Achmad, Y. (2019). *Dualisme Penelitian Hukum* (Cet V). Pustaka Pelajar.
- Hamzah, A. (2013). *Hukum Acara Pidana Indonesia* (VI). Sinar Grafika.
- Hiariej, E. O. (2014). *Prinsip Prinsip Hukum Pidana*. Cahaya Atma Pustaka.
- Sahetapy, J. (1995). *Bunga Rampai Viktimisasi*. Eresco.
- Sukmaputri, A. (2012). *Penemuan Alat Transportasi: Ensiklopedia Sejarah Penemuan Dunia* (Cet 1). Graha Bandung Kencana.
- Soekanto, S. (2015). *Pengantar Penelitian Hukum* (Cet X). UI Press.
- Sahti, A. (2019). PENERAPAN KONSEP RESTORATIVE JUSTICE DALAM PENYELESAIAN PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS. *Aktualitas: Jurnal Hukum*, 2(2), 615–642. <https://ejournal.unisba.ac.id/index.php/aktualita/article/download/5176/pdf>
- Herawati, H. (2019). Karakteristik Dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2012. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(3), 133. <https://doi.org/10.25104/warlit.v26i3.875>
- Yuliantoro, Y. (2019). PENERAPAN UNSUR KEALPAAN DALAM PROSES PENYIDIKAN TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS. *Jurnal Hukum*, 35(1), 36–51. <https://doi.org/10.26532/JH.V35I1.11047>
- Yuni, Y., & Isnawati, M. (2022). DOKTER YANG MEMALSUKAN DATA KESEHATAN PASIEN. *Bilancia*, 1(1), 135–149. <https://doi.org/https://doi.org/10.24239/blc.v16i1.930>
- Statistik, B. P. (2015). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit)*, 2015. https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_pub/V2w4dFkwdFNLNU5mSE95Und2UDRMQT09/da_10/7
- Statistik, B. P. (2021). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit) 2021*. https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_pub/V2w4dFkwdFNLNU5mSE95Und2UDRMQT09/da_10/1
- Nanda, A. M. (2022). *Operasi Lilin 2021, Angka Kecelakaan Naik 31 Persen*. <https://otomotif.kompas.com/read/2022/01/03/063100115/operasi-lilin-2021-angka-kecelakaan-naik-31-persen>
- Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Penyelesaian Permohonan dan Pemberian Restitusi dan Kompensasi Kepada Korban Tindak Pidana, Pub. L. No. 1 Tahun 2022 (2022).
- Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2018, Pub. L. No. Nomor 7 Tahun 2018 (2018).