



Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan

Deddy Kurniawan

Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian
Sekolah Kajian Strategik dan Global, Universitas Indonesia
E-mail : Dedyshmm2005@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh adanya masalah hukum khususnya disebabkan oleh pelanggaran ketentuan yang ada di dalam Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang sampai saat ini realitanya belum ada kepastian hukum, 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 Negara Republik Indonesia No. Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum terselesaikan. Apabila didiamkan saja pelanggaran pasal ini akan sangat merugikan masyarakat, sehingga penyelenggara yang bertanggungjawab atas kasus-kasus kecelakaan tersebut terbebas dari jerat hukum, dan korban-korban atas pelanggaran pasal tersebut akan semakin bertambah banyak. Melihat keprihatinan tersebut dapat penelitian ini diidentifikasi permasalahan penyelenggara jalan sebagai subjek hukum terhadap kasus kecelakaan lalu lintas, penyebab belum efektifnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa subjek hukum yang ada di dalam penyelenggara jalan adalah pemerintah pusat yang dilimpahkan ke kementerian, pejabat yang diberi wewenang oleh kementerian, pemerintah daerah, pejabat yang mendapat kewenangan dari pemerintah daerah dan stakeholder. Penyebab belum efektifnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebabkan oleh banyaknya intervensi penegak hukum yang melakukan penanganan kasus tersebut sehingga hal tersebut menyebabkan penyelesaian kasus masih nihil.

Kata kunci: Penyelenggara jalan, subjek hukum, kecelakaan lalu lintas, jalan rusak.

Abstract

This research is motivated by the existence of legal problems especially caused by violations of the provisions contained in Article 24 paragraph (1) and Article 273 paragraph (1) of the Republic of Indonesia Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, which until now have there is no

legal certainty, because there has been no legal decision either from the case that has reached stage P21 or the case that has been SP3, so this shows that the problem of law enforcement for violation of Article 273 of the Law of the Republic of Indonesia No. Year 2009 About Road Traffic and Transportation has not been resolved. If it is ignored, the violation of this article will be very detrimental to the community, so the organizers responsible for the cases of accidents are free from the snares of the law, and the victims of the violation of the article will increase. Seeing these concerns, this research could identify the problems of road operators as legal subjects in the case of traffic accidents, the cause of the ineffectiveness of law enforcement Article 273 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. The results of this study explain that the legal subject in the road operator is the central government delegated to the ministry, officials who are authorized by the ministry, the regional government, officials who receive authority from the regional government and stakeholders. The cause of the ineffectiveness of law enforcement Article 273 of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation is caused by the many law enforcement interventions that handle the case so that this causes the settlement of cases is still nil

Keywords: road organizer, legal subject, traffic accident, damaged road.

Pendahuluan

Jalan sebagai sarana transportasi merupakan infrastruktur yang berperan dalam kehidupan manusia. Sebagai sarana dalam sistem transportasi, jalan mendukung kemajuan dalam bidang ekonomi, sosial, budaya.¹ Fungsi jalan juga mampu mengembangkan suatu wilayah agar tercapai keseimbangan dan pembangunan dalam pemerataan pembangunan antar daerah yang selanjutnya mampu mendukung terwujudnya sasaran pembangunan nasional.² Berdasarkan peran penting jalan dalam tujuan pembangunan nasional tersebut, perbaikan dan pengawasan kualitas jalan harus terus dilaksanakan. Untuk mendukung tujuan tersebut, saat ini telah dibuat Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berlakunya Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini membawa perubahan penting dalam tata kehidupan berlalu lintas di Indonesia, sebab jalan merupakan sarana mobilitas masyarakat untuk mencapai berbagai tujuannya baik dalam bidang sosial, ekonomi, politik, budaya, pertahanan dan keamanan, sebagaimana peranan jalan yang diamanatkan oleh Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945. Selain itu, lahirnya Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini juga membawa perubahan dalam pengaturan hukum tentang pengelolaan lalu lintas dari peraturan yang sebelumnya, Undang-undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal tersebut dapat dilihat dalam Pasal 273 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa:

1. Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan 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).

¹ Pasal 1 Ayat (3) Undang-undang No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

² Kementerian Pekerjaan Umum. 2012. Pengaturan Perundang-undangan Tentang Jalan. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum. Hlm. 1.

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 Rp24.000.000,00 (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) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (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 paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Berpijak dari ketentuan di atas, maka apabila penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak, sehingga membahayakan masyarakat pengguna jalan, penyelenggara jalan dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh buruknya fasilitas jalan tersebut.

Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menyebutkan bahwa pentingnya melakukan pengawasan jalan atas uji kelayakan fungsi jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas. Karena pengawasan jalan juga merupakan aspek penting atas ketersediaan sarana jalan yang layak sebagai sarana transportasi agar dapat mencegah terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas.

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

Tabel 1
Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Tunggal Akibat Faktor Jalan

No.	Tahun	Jumlah Laka	Korban			Kerugian Materil	Penyelesaian Perkara			Presentase %	Dalam Proses	Kecelakaan Akibat Jalan Rusak		
			MD	LB	LR		P21	SP3	Selesai LS			Berlubang	Berombak	Keriting
1	2013	2.049	570	1.179	1.920	9.238.775.000	13	123	1.693	89%	220	68	11	4
2	2014	1.649	490	995	1.492	9.523.901.530	46	113	975	69%	515	65	20	1
3	2015	1.890	506	1.087	1.832	8.131.010.000	39	103	1.386	81%	362	56	22	2
4	2016	1.871	862	571	1.755	7.292.120.000	50	130	905	58%	786	92	30	0
5	2017	1.724	797	336	1.724	4.740.150.000	79	265	489	48%	891	76	59	5

Sumber: Ditlantas Polda Banten, 2018

Berdasarkan data di atas, dapat ditemukan fakta di lapangan yang menunjukkan bahwa kasus-kasus kecelakaan lalu lintas tunggal yang disebabkan oleh buruknya fasilitas jalan, seringkali kasus-

kasus kecelakaan tersebut belakangan ini dianggap sebelah mata oleh sebagian besar masyarakat, dan faktor *human error* sering dikambinghitamkan atas terjadinya kasus kecelakaan tersebut. Padahal faktor penyumbang terbesar dari kasus kecelakaan lalu lintas tunggal berasal dari fasilitas jalan³. 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.

Belum terlaksananya penegakan hukum atas pelanggaran hukum atas ketentuan yang ada di dalam Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan 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) juga belum ada. Hal tersebut dapat dilihat pada realita sebagaimana yang ada di Provinsi Banten. Kasus-kasus kecelakaan lalu lintas tunggal akibat buruknya fasilitas jalan yang ada di wilayah Banten sebagaimana dijelaskan di atas, menguap begitu saja dan berakhir dengan SP3 tanpa mampu mengusut pertanggungjawaban dari pihak penyelenggara jalan tersebut.

Berdasarkan penjelasan latar belakang tersebut dan guna memperjelas fungsi hukum khususnya dalam penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh buruknya fasilitas jalan, dapat dijelaskan rumusan masalah penelitian ini adalah mengidentifikasi penyelenggara jalan sebagai subjek hukum terhadap kasus kecelakaan lalu lintas, dan menjelaskan penyebab belum efektifnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis dilihat sebagai norma atau *das sollen*, karena membahas permasalahan yang menggunakan bahan hukum yang primer maupun bahan hukum sekunder. Pendekatan empiris dilihat dari kenyataan sosial, kultural atau dipandang sebagai *das sein*, karena dalam penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh dari lapangan. Berdasarkan kedua penjelasan tersebut, penggunaan pendekatan yuridis empiris ini dimaksudkan untuk menganalisis permasalahan yang dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum primer dan sekunder yang diperoleh di lapangan.⁴

Pendekatan yuridis empiris ini dilakukan melalui kegiatan studi dokumen, wawancara dan pengamatan sehingga mampu menggambarkan hasil penelitian yang dapat digunakan untuk memecahkan fenomena yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan sebagai subjek hukum sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 273 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3 Yudi Widiana Adia. 2013. *Kerusakan Jalan dan Jembatan Masih Tinggi*. 16 April 2013 Diakses dalam <http://Shnews.Co>. Pada tanggal 14 September 2018.

4 Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 1985. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Pers. Hlm. 52.

Penelitian ini secara spesifik dianalisa dengan menggunakan metode deskriptif analitis, agar peneliti dapat menggambarkan secara rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala hal yang berkaitan dengan problematika hukum sebagai upaya mengefektifkan pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan sebagai subjek hukum di masa yang akan datang. Spesifikasi penelitian ini nantinya akan dianalisis dengan menggunakan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan berbagai teori yang digunakan dalam penelitian ini. Analisis diharapkan dapat mengungkapkan semua permasalahan hukum terkait dengan menjelaskan penyelenggara jalan sebagai subjek hukum terhadap kasus kecelakaan lalu lintas, dan menjelaskan penyebab belum efektifnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sumber data penelitian ini berasal dari sumber data sekunder. Sumber data sekunder adalah sumber yang dapat memberikan informasi dari beberapa dokumen dan lain-lain. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan sumber informasi yang berupa data-data, laporan, serta aturan perundang-undangan yang dapat memberikan informasi terkait permasalahan penelitian ini yang diperoleh dari bahan hukum primer yang meliputi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, KUHP, KUHP, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 tahun 2004 Tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan. Sedangkan sumber hukum sekunder diperoleh dari Teori Sistem Hukum, Teori Efektifitas Hukum, Teori Kriminologi, Konsep Pertanggungjawaban Pidana, Konsep Penyelenggara Jalan, Konsep Subjek Hukum, Konsep Kecelakaan Lalu Lintas, Pendapat para ahli dan Artikel ilmiah, Tesis maupun Jurnal-jurnal penelitian, sertan sumber hukum tersier yang diperoleh dari literatur yang berasal dari Kamus Hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Bahasa Inggris dan sebagainya.

Metode pengumpulan data yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan studi kepustakaan. Studi kepustakaan ini dilakukan dengan cara mengamati dan mengumpulkan data terkait pengambilan kebijakan formulasi penegakan hukum pidana dalam rangka penyelesaian problematika hukum sebagai upaya mengefektifkan pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan sebagai subjek hukum. Studi kepustakaan ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari beberapa literatur dengan cara mencatat data yang sudah ada dalam dokumen atau arsip. Metode pengumpulan data ini lebih mudah dibandingkan dengan metode pengumpulan data yang lain.⁵ Sumber informasi dalam studi kepustakaan ini diperoleh dari data-data, laporan, serta aturan perundang-undangan yang dapat memberikan informasi terkait permasalahan kebijakan formulasi penegakan hukum pidana dalam rangka penyelesaian problematika hukum sebagai upaya mengefektifkan pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan sebagai subjek hukum. Sumber data sekunder selanjutnya diperoleh dari studi dokumen dari studi kepustakaan dari beberapa literatur seperti teori-teori dan konsep-konsep serta aturan hukum, RUU dan kebijakan Pemerintah terkait kebijakan penegakan hukum pidana terhadap penyelenggara jalan sebagai subjek hukum, serta Kamus Hukum maupun KBBI.

Metode analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan analisis deskriptif kualitatif, yang dilakukan dengan cara mengelompokkan dan menyeleksi data yang diperoleh dari penelitian menurut

5 Farouk Muhammad dan Djaali. 2005. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta:PTIK Pres Jakarta dan CV. Restu Agung. Hal. 33.

kualitas dan kebenarannya, kemudian dihubungkan dengan teori-teori, asas-asas, dan kaidah-kaidah hukum yang diperoleh dari studi kepustakaan sehingga diperoleh jawaban atas permasalahan yang dirumuskan.

Hasil Penelitian Dan Pembahasan

Hasil penelitian ini antara lain dapat digambarkan secara jelas mengenai:

1. Penyelenggara jalan sebagai subjek hukum terhadap kasus kecelakaan lalu lintas

Identifikasi penyelenggara jalan sebagai subjek hukum dalam kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dijelaskan mulai dari pengertian subjek hukum itu sendiri yang merupakan suatu pihak, berdasarkan hukum mempunyai hak, kewajiban, serta kekuasaan tertentu atas sesuatu.⁶ Sesuai pengertian tersebut maka dapat dijelaskan 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 yang diberikan kepadanya.

Berdasarkan Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyelenggara jalan sesuai kewenangannya yang selanjutnya dapat dikategorikan sebagai subjek hukum adalah

- a. Jalan nasional, penyelenggara jalannya adalah pemerintah pusat dan pelaksana jalannya adalah menteri pekerjaan umum.
- b. Jalan provinsi, penyelenggara jalannya adalah pemerintah provinsi dan pelaksana jalannya adalah dinas pekerjaan umum provinsi.
- c. Jalan kabupaten, penyelenggara jalannya adalah pemerintah kabupaten dan pelaksana jalannya adalah dinas pekerjaan umum kabupaten.
- d. Jalan kota, penyelenggara jalannya adalah pemerintah kota dan pelaksana jalannya adalah dinas pekerjaan umum kota.
- e. Jalan desa, penyelenggara jalannya adalah pemerintah kabupaten dan pelaksana jalannya adalah dinas pekerjaan umum kabupaten.
- f. Sedangkan pada jalan tol yang sifatnya nasional, penyelenggara jalannya adalah pemerintah pusat dan pelaksana jalannya adalah menteri pekerjaan umum.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat diketahui bahwa subjek hukum dalam penyelenggara jalan ini adalah pelaksana yang memiliki kewenangan yang bersifat atributif (orisinil) yaitu kewenangan yang secara langsung diberikan oleh peraturan perundang-undangan. Artinya kewenangan tersebut bersifat permanen atau tetap ada selama Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan masih mengaturnya. Dengan demikian keabsahan dari kewenangan ini tidak perlu dipertanyakan karena

6 Zainal Asikin. 2012. Pengantar Ilmu Hukum. Jakarta: RajaGrafindo Persada. Hlm. 33.

sumbernya dari peraturan perundang-undangan. Kemudian kewenangan untuk penyelenggaraan jalan nasional yang ada di setiap provinsi, di selenggarakan oleh satuan kerja (Satker) PJN di tiap-tiap Provinsi. Kewenangan Satker PJN tersebut bersifat non atributif (non orisinal). Artinya kewenangan yang diperoleh dari pelimpahan wewenang, sehingga kewenangan tersebut bersifat hanya bersifat insidental dan bisa berakhir apabila pejabat yang berwenang dalam hal ini menteri pekerjaan umum menariknya kembali. Pelimpahan wewenang tersebut terjadi secara delegasi, yaitu pelimpahan wewenang pemerintahan dari satu organ pemerintah kepada organ pemerintah lainnya sehingga dapat dikatakan bahwa kewenangan delegatif yaitu kewenangan yang diberikan oleh pemegang kewenangan atributif (Menteri Pekerjaan Umum) kepada lembaga negara tertentu dibawahnya untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan nasional yang ada di provinsi Banten. Dalam pelimpahan wewenang secara delegasi, yang beralih adalah seluruh wewenang dari delegans, sehingga apabila bila ada penuntutan, maka yang bertanggung jawab sepenuhnya adalah penerima delegasi tersebut.

2. Penyebab belum efektifnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penyebab belum efektifnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dengan subjek hukum yang menerima pendelegasian kewenangan tersebut berasal dari banyaknya intervensi baik dari sisi politik maupun dari sisi ekonomi yang dihadapi penegak hukum. Hal ini dapat dijelaskan demikian karena pelanggaran Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikategorikan sebagai Kejahatan terhadap Kepentingan Publik, yang mana memiliki kelemahan dari unsur kontrol publik, akibat tidak berjalannya proses pengawasan oleh lembaga-lembaga yang kompeten maupun tersumbatnya akses masyarakat luas atas informasi dan mekanisme akuntabilitas publiknya, maka sesuai karakteristik tersebut akan sangat sulit untuk melakukan penegakan hukum pada kejahatan terhadap kepentingan publik tersebut.

Kendala lain dari belum efektifnya penegakan hukum pada kasus tersebut adalah adanya kondisi bahwa pelaksana jalan seperti menteri pekerjaan umum, dinas pekerjaan umum provinsi, dinas pekerjaan umum kabupaten, dinas pekerjaan umum kota tersebut yang kemudian mendelegasikan kewenangannya kepada stakholder atau suatu korporasi, maka dalam penegakan hukum terhadap subjek hukum yang berupa korporasi tersebut akan mengalami banyak masalah, karena dalam korporasi, unsur kesalahan ini sulit ditelusuri untuk membuktikan kesalahannya, sehingga menjadi *impunity* terhadap korporasi.

Sulitnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga disebabkan oleh lemahnya kemampuan penegak hukum yang melakukan penyidikan kasus kecelakaan tersebut, dimana kesulitan yang dihadapi penyidik adalah mengidentifikasi sumber yang benar yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh faktor-faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas, antara lain:⁷

- a. Faktor pengemudi, faktor penting yang berfungsi untuk mengendalikan kendaraan adalah

7 Aztria Dharma. 2013. Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Dalu-Dalu Sampai Pasir Pengairan). *Skripsi Teknik Sipil*. Rokan Hulu: Universitas Pasir Pengairan.

penglihatan dan pendengaran.

- b. Faktor pejalan kaki, dapat menjadi korban dan dapat pula menjadi penyebab terjadinya kecelakaan.
- c. Faktor kendaraan, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor kendaraan dapat diakibatkan dari perlengkapan, penerangan, pengamanan, mesin dan hal-hal lain dari kendaraan.
- d. Faktor jalan, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor jalan dapat diakibatkan dari pengerasan jalan, alinyemen jalan, pemeliharaan jalan, penerangan jalan dan rambu-rambu lalu lintas.
- e. Faktor lingkungan, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor lingkungan dapat diakibatkan dari situasi jalan, iklim atau musim, volume lalu lintas atau karakter arus lalu lintas, faktor alam dan faktor lain.

Simpulan

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa:

1. Penyelenggara jalan sebagai subjek hukum terhadap kasus kecelakaan lalu lintas adalah orang atau institusi yang menerima pendelegasian kewenangan sesuai dengan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang bisa meliputi pelaksana jalan seperti menteri pekerjaan umum, dinas pekerjaan umum provinsi, dinas pekerjaan umum kabupaten, dinas pekerjaan umum kota tersebut yang kemudian dapat mendelegasikan kewenangannya kepada stakholder atau suatu korporasi.
2. Penyebab belum efektifnya penegakan hukum Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain:
 - a. Adanya intervensi secara politik maupun ekonomi
 - b. Lemahnya kontrol publik akibat tidak berjalannya proses pengawasan dan tersumbatnya akses masyarakat atas informasi dan mekanisme akuntabilitas publiknya
 - c. Adanya unsur kesalahan dari korporasi sebagai subjek hukum, yang selanjutnya membuat kesulitan tersendiri dalam penelusuran untuk pembuktian kesalahannya, sehingga dapat menjadi *impunity* terhadap korporasi
 - d. Lemahnya kemampuan penyidik dalam memberikan kepastian yang benar sumber penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena selama ini adanya banyak faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang mana antara faktor satu dengan faktor lain sangat berkaitan.

Daftar Pustaka

- Aztria Dharma. 2013. Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Dalu-Dalu Sampai Pasir Pengairan). *Skripsi Teknik Sipil*. Rokan Hulu: Universitas Pasir Pengairan.
- Farouk Muhammad dan Djaali. 2005. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta:PTIK Pres Jakarta dan CV. Restu Agung.
- Kementrian Pekerjaan Umum. 2012. *Pengaturan Perundang-undangan Tentang Jalan*. Jakarta: Kementrian Pekerjaan Umum.
- Pasal 1 Ayat (3) Undang-undang No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 1985. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Yudi Widiana Adia. 2013. *Kerusakan Jalan dan Jembatan Masih Tinggi*. 16 April 2013 Diakses dalam [http://Shnews. Co](http://Shnews.Co). Pada tanggal 14 September 2018.
- Zainal Asikin. 2012. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.