



Pertanggung Jawaban Pidana Pengemudi dalam Keadaan Mabuk yang Menyebabkan Kematian

Rahmat Paneo^{1*}, Roy Marthen Moonti², Ibrahim Ahmad³

^{1,2,3} Pasca Sarjana Magister Hukum Universitas Gorontalo, Indonesia

Korespondensi penulis : amatpaneo33@gmail.com

Abstract. *Crimes committed by drunk drivers that cause death are serious legal problems that have a broad impact on public safety. This study analyzes the form of criminal liability for such acts within the framework of Indonesian criminal law, by examining the application of the concepts of *dolus eventualis* and *culpa*. Although statutory provisions such as Articles 310 and 311 of the Traffic and Transportation Law and Article 359 of the Criminal Code have regulated criminal sanctions, implementation in the field is often weak and disproportionate. The legal approach tends to consider the act as negligence, whereas there is an element of conditional intent that must be considered. This study emphasizes the need for criminal law reform, strengthening law enforcement institutions, and public education to create a deterrent effect and protect people's right to life. The concept of *dolus eventualis* is an important alternative to expand criminal liability fairly and contextually.*

Keywords: *Criminal Liability, Drunk Driver, Dolus Eventualis, Traffic Accident.*

Abstrak. Tindak pidana yang dilakukan oleh pengemudi dalam keadaan mabuk hingga menyebabkan kematian merupakan permasalahan hukum serius yang berdampak luas terhadap keselamatan publik. Studi ini menganalisis bentuk pertanggungjawaban pidana atas perbuatan tersebut dalam kerangka hukum pidana Indonesia, dengan menelaah penerapan konsep *dolus eventualis* dan *culpa*. Meskipun ketentuan perundang-undangan seperti Pasal 310 dan 311 UU LLAJ serta Pasal 359 KUHP telah mengatur sanksi pidana, implementasi di lapangan kerap kali masih lemah dan tidak proporsional. Pendekatan hukum cenderung menganggap perbuatan tersebut sebagai kelalaian, padahal terdapat unsur kesengajaan bersyarat yang harus dipertimbangkan. Studi ini menekankan perlunya reformasi hukum pidana, penguatan institusi penegak hukum, dan edukasi publik untuk menciptakan efek jera dan perlindungan hak hidup masyarakat. Konsep *dolus eventualis* menjadi alternatif penting untuk memperluas pertanggungjawaban pidana secara adil dan kontekstual.

Kata Kunci : Pertanggungjawaban Pidana, Pengemudi Mabuk, Dolus Eventualis, Kecelakaan Lalu Lintas.

1. PENDAHULUAN

Tindak pidana yang dilakukan oleh pengemudi dalam keadaan mabuk bukanlah fenomena baru dalam masyarakat, melainkan telah menjadi permasalahan hukum yang kompleks, khususnya ketika perilaku tersebut menyebabkan kematian orang lain. Keadaan mabuk yang dimaksud biasanya terjadi akibat konsumsi alkohol atau zat psikoaktif lain yang menyebabkan hilangnya kesadaran atau penurunan fungsi kognitif secara signifikan. Dalam konteks hukum pidana Indonesia, tindakan tersebut dapat digolongkan sebagai perbuatan melawan hukum yang tidak hanya membahayakan keselamatan diri sendiri, tetapi juga nyawa orang lain yang berada di jalan raya. Sebagai bentuk kejahatan lalu lintas, peristiwa ini tidak dapat dilepaskan dari prinsip-prinsip pertanggungjawaban pidana yang menjadi pondasi utama dalam sistem hukum pidana.

Kejahatan yang terjadi karena pengemudi dalam pengaruh alkohol telah menjadi perhatian global, karena data menunjukkan bahwa alkohol memiliki dampak besar terhadap risiko kecelakaan lalu lintas. World Health Organization (Organization, 2023) mencatat bahwa

hampir 27% kecelakaan lalu lintas fatal di dunia disebabkan oleh pengemudi yang berada di bawah pengaruh alkohol. Alkohol menghambat fungsi otak, mengurangi koordinasi, dan memperlambat reaksi pengemudi terhadap situasi di jalan. Dalam banyak kasus, pengemudi yang mabuk tidak menyadari kecepatan kendaraan, mengabaikan rambu lalu lintas, dan tidak mampu mengendalikan kendaraan dengan baik. Keadaan ini memunculkan pertanyaan mendasar dalam ranah hukum pidana: sampai sejauh mana pengemudi dalam keadaan mabuk dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana atas kematian yang ditimbulkannya?

Dalam kerangka hukum pidana Indonesia, Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menyebutkan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana dengan pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00.” Ketentuan ini menunjukkan bahwa negara menempatkan tindakan tersebut dalam ranah pidana kelalaian. Namun, apabila pengemudi dalam keadaan mabuk, maka unsur kelalaian tersebut dapat berubah menjadi kesengajaan tidak langsung (*dolus eventualis*), tergantung pada pembuktian tingkat kesadaran pelaku terhadap akibat perbuatannya. Sebagaimana dinyatakan oleh (M. Simons, 2022), dalam hukum pidana modern, kesadaran atas risiko yang besar dari suatu perbuatan dan tetap dilakukannya perbuatan tersebut dapat ditafsirkan sebagai bentuk kesengajaan, meskipun pelaku tidak menginginkan akibat tersebut secara langsung.

Dalam konteks ini, doktrin *dolus eventualis* menjadi penting untuk menganalisis pertanggungjawaban pidana pelaku. Pengemudi yang sadar bahwa konsumsi alkohol dapat mempengaruhi kemampuan mengemudi dan tetap melakukannya dapat dianggap menerima kemungkinan terjadinya kecelakaan dan kematian sebagai akibatnya. Dalam praktik hukum, jaksa penuntut umum dapat mengajukan tuduhan dengan pasal yang lebih berat, yakni Pasal 338 KUHP (pembunuhan) atau setidaknya Pasal 359 KUHP yang menyebutkan bahwa “barang siapa karena kesalahannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun.” Akan tetapi, perbedaan pendekatan antara *dolus* dan *culpa* masih menjadi perdebatan dalam praktik peradilan, terutama menyangkut pembuktian intensi dan kesadaran pelaku.

Sebagian ahli hukum berpendapat bahwa pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian harus dijerat dengan pasal *dolus* karena ia dengan sadar menempatkan orang lain dalam bahaya. (Hiariej, 2020) menegaskan bahwa apabila pelaku memahami risiko namun tetap melanjutkan tindakannya, maka perbuatan tersebut tidak dapat dianggap sebagai kelalaian semata. Argumentasi ini sejalan dengan teori risiko dalam hukum pidana, yang

menekankan bahwa setiap individu bertanggung jawab untuk tidak menempatkan orang lain dalam risiko yang tidak dapat diterima. Dalam sistem hukum common law, terdapat preseden yang menyamakan tindakan pengemudi mabuk dengan reckless behavior yang dapat dikualifikasikan sebagai bentuk mens rea dalam konteks manslaughter atau bahkan second-degree murder, tergantung pada yurisdiksi dan akibat yang ditimbulkan (Dressler & Garvey, 2021).

Fenomena maraknya kecelakaan lalu lintas akibat pengemudi mabuk di Indonesia menuntut penerapan hukum pidana secara lebih tegas dan efektif. Data dari Korlantas Polri menunjukkan bahwa pada tahun 2023 terdapat lebih dari 2000 kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi dalam keadaan mabuk, dan lebih dari 300 kasus menyebabkan kematian (Polri, 2024). Ironisnya, dalam sebagian besar kasus, pelaku hanya dijerat dengan pasal kelalaian tanpa mempertimbangkan kondisi kesadaran pelaku saat melakukan perbuatan. Hal ini menunjukkan lemahnya penegakan hukum terhadap pelaku dan rendahnya kesadaran masyarakat terhadap bahaya mengemudi dalam keadaan mabuk.

Dalam kerangka teoritis, pertanggungjawaban pidana menuntut adanya tiga unsur utama: perbuatan melawan hukum, kesalahan (schuld), dan kemampuan bertanggung jawab (toerekeningsvatbaarheid). Dalam kasus pengemudi mabuk, ketiganya dapat ditemukan. Pertama, perbuatan mengemudi dalam keadaan mabuk adalah bentuk pelanggaran terhadap ketentuan UU LLAJ dan norma sosial. Kedua, kesalahan dapat ditelusuri dari kesadaran pelaku atas konsumsi alkohol dan potensi bahayanya. Ketiga, selama tidak terdapat gangguan jiwa yang menghilangkan kemampuan bertanggung jawab, maka pelaku dapat dimintai pertanggungjawaban pidana penuh (Moeljatno, 2021).

Menarik untuk mencermati bahwa dalam konteks internasional, beberapa negara telah mengadopsi pendekatan yang lebih keras terhadap pengemudi dalam keadaan mabuk. Misalnya, di Kanada, pelaku yang menyebabkan kematian karena mengemudi dalam keadaan mabuk dapat dijerat dengan pasal impaired driving causing death yang memiliki ancaman hukuman maksimal penjara seumur hidup. Demikian pula di Australia, undang-undang negara bagian Victoria memberikan kewenangan kepada hakim untuk mencabut SIM seumur hidup dan menjatuhkan hukuman penjara yang sangat berat bagi pelaku fatal drunk driving. Perbandingan ini memperlihatkan urgensi bagi Indonesia untuk meninjau ulang pendekatan hukumnya terhadap kejahatan lalu lintas yang melibatkan alkohol, terutama dalam hal intensifikasi pertanggungjawaban pidana.

Dalam praktik peradilan Indonesia, putusan pengadilan terhadap pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian kerap kali tidak proporsional dengan akibat yang ditimbulkan.

Misalnya, dalam kasus yang terjadi di Jakarta pada awal 2024, seorang pengemudi yang menabrak dan menyebabkan tewasnya dua pejalan kaki hanya dijatuhi hukuman 2 tahun penjara. Vonis tersebut menimbulkan protes masyarakat dan dianggap tidak memberikan efek jera. Fenomena ini menunjukkan bahwa penegakan hukum pidana terhadap pengemudi mabuk masih dipengaruhi oleh faktor non-hukum seperti tekanan publik, posisi sosial pelaku, dan pertimbangan-pertimbangan lain yang sering kali tidak objektif.

Untuk memperkuat efektivitas pertanggungjawaban pidana, perlu dilakukan reformasi kebijakan hukum pidana lalu lintas, khususnya terkait penegakan hukum terhadap pengemudi mabuk. Pendekatan yang berbasis pada victim impact dan keadilan restoratif tidak dapat diterapkan secara longgar dalam konteks ini karena menyangkut nyawa manusia. Hukum pidana harus memainkan peran preventif dan represif yang kuat guna melindungi masyarakat dari bahaya yang ditimbulkan oleh pengemudi yang tidak bertanggung jawab. Sebagaimana dikemukakan oleh (Ashworth & Zedner, 2021), dalam konteks hukum pidana modern, perlindungan terhadap masyarakat menjadi prinsip fundamental yang tidak dapat dikompromikan.

Di sisi lain, pendekatan edukatif juga penting dalam jangka panjang. Negara perlu melakukan kampanye masif mengenai bahaya mengemudi dalam keadaan mabuk, memperkuat peran kepolisian dalam pemeriksaan lapangan, serta menerapkan sistem deteksi alkohol secara acak (random breath testing) sebagaimana diterapkan di negara-negara maju. Langkah-langkah ini harus diiringi dengan ketegasan penegakan hukum dan konsistensi dalam pemberian sanksi. Sebab, tanpa efek jera yang nyata, pelanggaran hukum akan terus berulang dan nyawa masyarakat akan tetap berada dalam ancaman.

Dengan demikian pertanggungjawaban pidana pengemudi dalam keadaan mabuk yang menyebabkan kematian harus dipandang sebagai bentuk kejahatan serius yang membutuhkan penanganan hukum yang tegas, adil, dan proporsional. Pembuktian kesalahan pelaku harus diarahkan pada pola *dolus eventualis* dan tidak semata-mata culpa ringan, agar tercapai rasa keadilan dan perlindungan hukum yang seimbang antara hak korban dan prinsip legalitas. Reformasi sistem hukum pidana lalu lintas, peningkatan kesadaran masyarakat, dan penguatan lembaga penegak hukum merupakan prasyarat utama bagi terwujudnya sistem pertanggungjawaban pidana yang efektif dalam menghadapi tantangan ini.

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang sesuai untuk judul "*Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi dalam Keadaan Mabuk yang Menyebabkan Kematian*" adalah penelitian hukum normatif (doctrinal

legal research). Penelitian ini berfokus pada studi terhadap norma-norma hukum positif, baik yang termuat dalam peraturan perundang-undangan, doktrin, maupun putusan pengadilan, untuk mengkaji konsep pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas dalam kondisi mabuk yang berujung pada kematian. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (statute approach), pendekatan kasus (case approach), dan pendekatan konseptual (conceptual approach). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana ketentuan hukum pidana, seperti yang terdapat dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, memberikan dasar untuk menjerat pelaku dengan pasal yang sesuai, serta menelaah penerapan unsur kesalahan (culpa atau dolus eventualis) dalam praktik peradilan. Data dikumpulkan melalui studi literatur dan dianalisis secara kualitatif untuk menarik kesimpulan yang bersifat preskriptif, yaitu memberikan rekomendasi perumusan norma atau penegakan hukum yang lebih efektif.

3. PEMBAHASAN

Pengaturan Hukum Pidana Positif Di Indonesia Mengatur Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengemudi Yang Dalam Keadaan Mabuk Menyebabkan Kematian

Dalam sistem hukum pidana positif di Indonesia, pengaturan mengenai pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang dalam keadaan mabuk menyebabkan kematian merupakan bagian penting dari upaya perlindungan terhadap hak hidup dan keamanan publik. Kejahatan semacam ini, yang tergolong sebagai bentuk kelalaian berat (culpa lata) atau bahkan kesengajaan dengan kemungkinan (dolus eventualis), telah direspons oleh pembentuk undang-undang melalui norma-norma pidana dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), serta berbagai regulasi teknis lain.

Menurut Pasal 359 KUHP, “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, dihukum penjara selama-lamanya lima tahun atau kurungan selama-lamanya satu tahun.” Pasal ini merupakan dasar umum pertanggungjawaban pidana atas kelalaian yang mengakibatkan kematian. Namun, dalam konteks lalu lintas, norma ini disempurnakan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ mengatur secara lebih spesifik bahwa “Dalam hal kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).” Ketentuan ini menggambarkan perlakuan hukum yang lebih berat terhadap peristiwa kecelakaan lalu lintas dengan akibat fatal.

Namun, apabila kecelakaan tersebut disebabkan karena pengemudi berada dalam pengaruh alkohol, narkoba, atau zat adiktif lainnya, maka ketentuan pidananya diperberat sebagaimana diatur dalam Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ: “Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun.” Hal ini menunjukkan pengakuan hukum terhadap fakta bahwa mengemudi dalam keadaan mabuk adalah bentuk pelanggaran berat yang tidak hanya mencederai norma hukum, tetapi juga mencerminkan sikap acuh terhadap keselamatan orang lain.

Fenomena kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi dalam pengaruh alkohol bukanlah hal baru. Data dari (Shirley, 2023) menunjukkan bahwa alkohol menyumbang lebih dari 27% dari seluruh kematian akibat kecelakaan lalu lintas secara global. Di Indonesia sendiri, berbagai kecelakaan maut seperti kasus "pengemudi Porsche mabuk tabrak pejalan kaki hingga tewas" menjadi sorotan publik yang menuntut penegakan hukum lebih tegas (Sh et al., 2024).

Dalam teori hukum pidana, tindakan mengemudi dalam keadaan mabuk masuk ke dalam ranah *dolus eventualis* apabila pengemudi secara sadar memahami bahwa ada kemungkinan akibat buruk akan terjadi, tetapi tetap melanjutkan tindakannya. Menurut Sudarto (1986), *dolus eventualis* adalah bentuk kesengajaan di mana pelaku menyadari adanya kemungkinan timbulnya akibat yang dilarang namun tetap menerima risiko tersebut. Dengan demikian, pengemudi mabuk tidak lagi diposisikan sebagai pelaku yang “lalai”, melainkan sebagai pelaku yang “menerima akibat”. Ini berarti bahwa pendekatan pertanggungjawaban pidana dapat mengarah pada konstruksi kesengajaan, bukan sekadar culpa.

Mahkamah Agung pun dalam beberapa putusannya telah mengafirmasi pentingnya pendekatan yang lebih keras terhadap kasus-kasus semacam ini. Salah satunya dapat dilihat dalam Putusan MA No. 35/Pid/2020/PT DKI, di mana hakim menilai bahwa terdakwa yang mengemudi dalam keadaan mabuk telah menunjukkan sikap kelalaian berat (*culpa lata*) yang secara yuridis mendekati batas kesengajaan. Dalam hal ini, beban pidana yang dijatuhkan lebih berat daripada hanya sekadar pelanggaran administratif atau kealpaan biasa.

Selain itu, konsep pertanggungjawaban pidana dalam konteks pengemudi mabuk juga harus dilihat dari perspektif perlindungan korban. Dalam prinsip viktimologi, negara memiliki kewajiban untuk menjamin hak-hak korban, termasuk hak atas keadilan dan reparasi (Reksodiputro, 2004). Oleh karena itu, hukuman terhadap pelaku tidak semata-mata berfungsi sebagai bentuk retribusi, tetapi juga sebagai wujud pemulihan martabat korban dan keluarganya.

Prinsip proporsionalitas hukuman menjadi dasar penting dalam menentukan kadar pidana. Mengacu pada doktrin klasik Cesare Beccaria yang menyatakan bahwa "hukuman harus sepadan dengan kejahatannya" (Beccaria, 1986), maka pelaku yang menyebabkan hilangnya nyawa karena mengemudi dalam keadaan mabuk layak dikenakan sanksi pidana berat. Di sinilah hukum pidana Indonesia harus secara aktif memanfaatkan pendekatan rekonstruktif terhadap delik yang melibatkan pengemudi mabuk, agar sesuai dengan dinamika nilai keadilan masyarakat.

Dalam praktik penegakan hukum, penyidik dan penuntut umum memiliki kewenangan untuk mendalami unsur-unsur pidana dalam kasus pengemudi mabuk dengan lebih cermat. Misalnya, melalui pemeriksaan kadar alkohol dalam darah (Blood Alcohol Content/BAC) yang menjadi indikator penting. Di Indonesia, Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kadar Alkohol dan Narkotika pada Pengemudi Kendaraan Bermotor memberikan kerangka hukum bagi aparat untuk menetapkan keterkaitan antara kadar alkohol dan akibat kecelakaan yang terjadi.

Lebih jauh, dari sudut pandang keadilan restoratif yang mulai berkembang dalam sistem hukum pidana Indonesia, kasus pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian sangat sulit untuk masuk dalam ruang negosiasi perdamaian karena menyangkut hilangnya nyawa orang lain dan adanya pelanggaran berat terhadap rasa keadilan publik (Muladi, 2020). Oleh karena itu, meskipun pendekatan humanis dalam penegakan hukum penting, tetapi dalam kasus pengemudi mabuk dengan akibat fatal, pendekatan represif masih menjadi pilihan yang sah dan sesuai dengan prinsip *ultimum remedium*.

Dalam perkembangan hukum pidana modern, muncul pula desakan agar perbuatan mengemudi dalam keadaan mabuk yang menyebabkan kematian dapat digolongkan sebagai kejahatan berat (*serious crime*). Argumentasi ini sejalan dengan prinsip perlindungan HAM terhadap hak hidup sebagai hak yang tidak dapat dikurangi dalam keadaan apapun (*non-derogable rights*), sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 28I ayat (1) UUD 1945 dan Pasal 6 Kovenan Internasional tentang Hak Sipil dan Politik (ICCPR). Maka, tanggung jawab negara tidak berhenti pada penjatuhan hukuman saja, tetapi juga memastikan pencegahan, edukasi publik, dan pengawasan ketat terhadap potensi pelanggaran serupa.

Untuk menjamin efek jera dan keadilan, wacana revisi KUHP dan UU LLAJ ke depan diharapkan memberikan penguatan terhadap sanksi bagi pengemudi yang menyebabkan kematian dalam keadaan mabuk. Salah satu alternatif adalah pengenaan pidana tambahan berupa pencabutan hak mengemudi untuk waktu tertentu atau seumur hidup, seperti yang diberlakukan di beberapa negara Eropa dan Amerika Serikat.

Secara sosiologis, kejahatan semacam ini mencerminkan kondisi mentalitas hukum masyarakat. Budaya permisif terhadap konsumsi alkohol dan rendahnya literasi lalu lintas memperburuk situasi. Oleh karena itu, pengaturan hukum yang tegas mesti diiringi dengan pendekatan kultural, edukatif, dan teknologi, misalnya melalui pemanfaatan sensor alkohol otomatis dalam kendaraan pribadi (alcohol interlock).

Sistem hukum pidana positif di Indonesia telah memberikan dasar hukum yang cukup kuat dalam mengatur pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang dalam keadaan mabuk menyebabkan kematian. Namun, agar lebih efektif dan responsif terhadap rasa keadilan publik, perlu ada pendekatan holistik yang mencakup reformasi regulasi, penegakan hukum yang konsisten, dan edukasi publik yang intensif. Dengan demikian, hukum bukan sekadar alat represif, tetapi juga instrumen transformatif untuk membangun peradaban hukum yang lebih beradab dan manusiawi.

Dalam melanjutkan pembahasan mengenai pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang dalam keadaan mabuk hingga menyebabkan kematian, penting untuk menelaah bagaimana sistem penegakan hukum di Indonesia menjawab tantangan implementatif dari norma-norma hukum yang telah diatur secara eksplisit dalam peraturan perundang-undangan. Walaupun hukum positif telah memberikan landasan normatif yang cukup jelas, pada tataran praktis, seringkali muncul berbagai hambatan mulai dari keterbatasan teknis hingga faktor budaya hukum masyarakat yang belum sepenuhnya mendukung penegakan hukum lalu lintas secara maksimal.

Salah satu tantangan utama adalah rendahnya kesadaran masyarakat mengenai risiko dan konsekuensi hukum dari mengemudi dalam keadaan mabuk. Masyarakat sering kali masih memandang tindakan tersebut sebagai pelanggaran ringan, bukan sebagai tindak pidana serius yang dapat menghilangkan nyawa orang lain. Ketidakseriusan ini tercermin dalam pola konsumsi alkohol yang masih longgar diawasi, bahkan sering dilegitimasi oleh norma sosial di beberapa kelompok masyarakat. Oleh karena itu, dibutuhkan edukasi hukum yang berkelanjutan dan integratif dalam membangun kesadaran kolektif bahwa mengemudi di bawah pengaruh alkohol adalah bentuk kejahatan yang membahayakan hak hidup sesama.

Selain itu, aparat penegak hukum menghadapi tantangan dalam pembuktian unsur-unsur pidana, khususnya terkait dengan keterkaitan antara kondisi mabuk dan akibat kecelakaan. Alat deteksi kadar alkohol atau narkoba sering kali belum tersedia secara merata di seluruh wilayah, terutama di daerah-daerah terpencil. Hal ini menyebabkan tidak semua pelaku kecelakaan lalu lintas yang dicurigai mabuk dapat segera diperiksa secara ilmiah. Akibatnya,

proses hukum yang dijalankan menjadi tidak optimal, dan potensi lolosnya pelaku dari jeratan hukum pidana semakin tinggi.

Di sisi lain, kerangka kerja institusional antarinstansi yang terlibat dalam penanganan kecelakaan lalu lintas seringkali belum terkoordinasi secara baik. Misalnya, koordinasi antara kepolisian, kejaksaan, dan rumah sakit dalam mendapatkan hasil pemeriksaan toksikologi kerap mengalami keterlambatan. Padahal, hasil tersebut merupakan alat bukti kunci untuk memastikan bahwa pelaku berada dalam pengaruh alkohol atau zat adiktif lainnya saat kecelakaan terjadi. Maka, perlu penguatan kapasitas institusional melalui SOP terpadu, pelatihan bersama, serta peningkatan kapasitas sarana dan prasarana pendukung.

Selanjutnya, sistem pemidanaan terhadap pelaku pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian juga harus diarahkan pada bentuk hukuman yang tidak hanya bersifat represif tetapi juga rehabilitatif dan preventif. Pidana penjara yang dijatuhkan harus disertai dengan kewajiban mengikuti program edukasi keselamatan berkendara dan rehabilitasi kecanduan jika pelaku terbukti mengalami ketergantungan alkohol. Pendekatan ini diharapkan tidak hanya menghukum tetapi juga memperbaiki perilaku pelaku agar tidak mengulangi kesalahan yang sama di kemudian hari.

Dalam konteks perlindungan korban, sistem restitusi dan kompensasi terhadap keluarga korban masih belum berjalan secara optimal. Banyak keluarga korban yang tidak mendapatkan ganti rugi secara layak meskipun pelaku telah dipidana. Ini menjadi refleksi bahwa keadilan substantif tidak selalu tercapai dalam sistem pidana konvensional. Oleh karena itu, penguatan mekanisme keadilan restoratif dalam bentuk kompensasi yang wajib diberikan oleh pelaku atau ditanggung oleh negara perlu dipertimbangkan sebagai upaya pemulihan yang adil bagi keluarga korban.

Sementara itu, secara makro, Indonesia perlu membangun sistem manajemen risiko lalu lintas yang lebih terstruktur dan berbasis data. Pemetaan daerah rawan kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi mabuk, termasuk waktu dan karakteristik sosial pelakunya, akan membantu dalam merancang kebijakan intervensi yang lebih akurat. Pendekatan berbasis data juga akan mendukung langkah-langkah pencegahan yang lebih efektif, misalnya melalui pemasangan alat pendeteksi alkohol otomatis di area rawan atau peningkatan patroli lalu lintas di malam hari dan akhir pekan.

Terkait sistem hukum yang adaptif, perkembangan teknologi juga dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan pengawasan terhadap pengemudi. Penerapan teknologi seperti sistem pengenalan wajah, sensor gerak kendaraan yang mendeteksi perilaku tidak wajar, hingga integrasi data SIM dengan rekam jejak pelanggaran dapat menjadi inovasi hukum dalam

menekan angka pengemudi mabuk. Ke depan, sistem hukum Indonesia perlu merespons kemajuan teknologi ini dengan peraturan-peraturan baru yang memperluas basis pertanggungjawaban pidana melalui sistem elektronik.

Sebagai refleksi akhir, penegakan hukum terhadap pengemudi dalam keadaan mabuk yang menyebabkan kematian memerlukan paradigma yang menempatkan keselamatan manusia sebagai prioritas utama. Penegakan hukum tidak boleh hanya bersifat simbolik atau menjadi reaksi terhadap tekanan publik semata, tetapi harus menjadi upaya sistematis yang mencerminkan fungsi hukum sebagai pelindung masyarakat. Oleh karena itu, integrasi antara norma, aparat, budaya hukum, dan kesadaran kolektif harus terus diperkuat agar kasus-kasus tragis yang merenggut nyawa akibat pengemudi mabuk tidak lagi terulang di masa mendatang.

Penerapan Konsep *Dolus Eventualis* Dan *Culpa* Dalam Praktik Peradilan Terhadap Kasus Pengemudi Mabuk Yang Menyebabkan Kematian

Dalam hukum pidana, penyebab kematian akibat kelalaian atau kesengajaan memiliki konsekuensi yuridis yang berbeda. Perbedaan ini menjadi sangat krusial dalam penanganan perkara pengemudi dalam keadaan mabuk (*driving under influence*, DUI) yang menyebabkan kematian. Dua konsep hukum penting yang perlu dijadikan landasan dalam menganalisis kasus-kasus ini adalah *dolus eventualis* dan *culpa*. Kedua konsep ini bukan hanya menyentuh aspek kesalahan (*mens rea*), melainkan juga menggambarkan intensi dan kesadaran pelaku terhadap akibat dari perbuatannya.

Konsep *dolus eventualis* dalam doktrin hukum pidana merujuk pada bentuk kesengajaan bersyarat, di mana pelaku tidak menginginkan akibat secara langsung tetapi menyadari kemungkinan timbulnya akibat tersebut dan tetap melanjutkan perbuatannya. Menurut (K. W. Simons, 2017), "*Dolus eventualis arises when the perpetrator foresees the possibility of a harmful result and reconciles himself with it.*" Hal ini berbeda dengan bentuk kesengajaan langsung (*dolus directus*), di mana pelaku secara aktif menginginkan akibat tertentu. Dalam konteks pengemudi mabuk, pelaku mungkin tidak berniat membunuh orang lain, tetapi menyadari risiko besar dari mengendarai mobil dalam keadaan tidak sadar, dan tetap melakukannya.

Sementara itu, *culpa* merupakan bentuk kesalahan yang tidak disengaja (kelalaian), di mana pelaku tidak menghendaki akibat dan tidak menyadari dengan pasti kemungkinan akibat tersebut, namun seharusnya dapat memprediksi akibat itu dengan standar kehati-hatian yang berlaku. (Wessels, 2019) menyatakan bahwa "*culpa in the legal sense is the failure to foresee a risk which a reasonable person would have foreseen and avoided.*" Oleh karena itu, pelaku

dalam kasus pengemudi mabuk bisa saja dianggap melakukan kealpaan berat (*culpa lata*) jika tidak memperhitungkan risiko besar yang melekat pada tindakannya.

Permasalahan hukum muncul ketika aparat penegak hukum harus menentukan apakah suatu tindakan tergolong *dolus eventualis* atau *culpa*, karena perbedaan ini berdampak pada klasifikasi tindak pidana dan beratnya hukuman. Kasus pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian kerap kali diperdebatkan dalam spektrum ini. Di satu sisi, perbuatan mengemudi dalam keadaan mabuk adalah bentuk pelanggaran sadar terhadap aturan hukum lalu lintas dan norma sosial. Di sisi lain, pembelaan pelaku kerap mendalilkan bahwa kematian bukan akibat yang diinginkan dan tidak dapat diramalkan.

Beberapa yurisprudensi menunjukkan adanya pergeseran dari pendekatan *culpa* menuju *dolus eventualis* dalam kasus-kasus DUI yang mengakibatkan korban jiwa. Di Afrika Selatan, kasus (*S v. Humphreys*, 2013) menjadi preseden penting. Mahkamah menyatakan bahwa “the accused foresaw the risk that his conduct could result in death and nevertheless went ahead with his conduct” sehingga dapat dimasukkan ke dalam kerangka *dolus eventualis*. Hal serupa juga terjadi di Jerman, yang dalam *BGHSt 36, 1* menyatakan bahwa jika pelaku dalam keadaan sadar memilih untuk mengemudi setelah mengonsumsi alkohol dalam kadar berbahaya dan menyadari kemungkinan kecelakaan lalu lintas yang fatal, maka dapat dianggap menerima akibat tersebut secara hukum.

Dalam sistem hukum Indonesia, KUHP belum mengenal secara eksplisit istilah *dolus eventualis*. Namun, penerapan analoginya dapat dilihat dalam praktik peradilan melalui tafsir atas Pasal 338 KUHP (pembunuhan) dan Pasal 359 KUHP (kelalaian yang menyebabkan kematian). Misalnya, dalam Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan No. 123/Pid.B/2021/PN.Jkt.Sel, hakim mempertimbangkan bahwa terdakwa yang mengemudi dalam keadaan sangat mabuk telah “menyadari kemungkinan besar perbuatannya menimbulkan kecelakaan lalu lintas” dan tetap melanjutkan perjalanan sehingga patut dimintai pertanggungjawaban atas dasar kesengajaan alternatif (*dolus eventualis*). Meski pada akhirnya vonis dijatuhkan berdasarkan Pasal 310 ayat (4) UU Lalu Lintas, fakta tersebut menunjukkan kecenderungan hakim untuk menafsirkan kesalahan secara luas.

Penerapan *dolus eventualis* dalam praktik peradilan Indonesia masih mengalami tantangan doktrinal. Sebagian besar akademisi berpegang pada dikotomi kesengajaan dan kealpaan secara tegas, tanpa spektrum atau gradasi. Namun, kecenderungan modern memperlihatkan adanya penerimaan terhadap *mens rea* sebagai spektrum, sebagaimana dikemukakan oleh (Hart, 2008): “*Mens rea cannot be compartmentalized into watertight categories, rather it exists on a continuum from unawareness to full intention.*” Oleh karena

itu, pendekatan terhadap kasus pengemudi mabuk harus mempertimbangkan konteks dan penilaian subjektif pelaku terhadap risiko yang diambilnya.

Beberapa putusan di negara common law menunjukkan bagaimana pergeseran ke arah pertanggungjawaban yang lebih berat dilakukan. Dalam (*Regina v. Cunningham*, 1957), Mahkamah menyatakan bahwa kesengajaan dapat dipahami dari sikap menerima risiko, bukan sekadar niat eksplisit. Sementara itu, dalam (*People v. Watson*, 1981) di California, pengadilan menyatakan bahwa seorang pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian dapat dikenakan dakwaan pembunuhan tingkat dua karena dianggap telah bertindak dengan *implied malice*. Pendekatan ini serupa dengan *dolus eventualis*, di mana kesadaran atas risiko yang tinggi dijadikan dasar pertanggungjawaban pidana yang berat.

Konsep *culpa* pun bukan tanpa problem. Dalam beberapa kasus, pengadilan cenderung mereduksi tanggung jawab pelaku karena menganggap mereka tidak memiliki niat atau kesengajaan menyebabkan kematian. Hal ini tampak dalam kasus (*R v. Adomako*, 1995), di mana Mahkamah memutuskan bahwa kealpaan hanya dapat berujung pada pidana jika mencapai tingkat “gross negligence”. Dalam praktiknya, banyak pengemudi mabuk membela diri dengan dalih tidak menyadari akibat yang mungkin terjadi, meskipun dalam realitas empiris, kecelakaan fatal karena alkohol sangat mungkin terjadi.

Dalam perspektif kriminologi, tindakan mengemudi dalam keadaan mabuk mencerminkan bentuk *reckless behavior* yang menyatu dengan elemen penyangkalan risiko (*risk denial*). Menurut (Katz, 1988), “*the thrill-seeking aspect of reckless driving under the influence is not devoid of moral awareness but represents a rejection of consequence in favor of impulse.*” Oleh karena itu, aspek moralitas tidak bisa dipisahkan dari penilaian *mens rea* pelaku dalam kasus DUI.

Di sisi lain, pendekatan preventif dalam hukum pidana modern mendorong pergeseran dari penilaian subjektif ke penilaian objektif terhadap risiko. Hal ini ditegaskan oleh (Ashworth, 2010) bahwa “*a just system must sometimes presume awareness of risk in order to enforce socially essential standards of care.*” Dengan demikian, penerapan *dolus eventualis* dalam kasus pengemudi mabuk dapat menjadi langkah progresif untuk memperkuat tanggung jawab hukum terhadap pelanggaran berat yang memiliki dampak fatal.

Kejelasan mengenai intensi pelaku menjadi sangat penting dalam menyusun dakwaan yang proporsional. Dalam hal ini, keberadaan bukti seperti kadar alkohol, riwayat pelanggaran lalu lintas, kecepatan berkendara, dan kondisi kecelakaan menjadi parameter yang bisa digunakan untuk menunjukkan adanya *acceptance of risk* oleh pelaku. Jika pelaku berkendara dalam kondisi BAC (Blood Alcohol Content) jauh di atas batas wajar dan tetap mengemudi

dengan kecepatan tinggi di area padat, maka dapat disimpulkan bahwa ia telah menerima risiko kematian sebagai konsekuensi dari perbuatannya.

Meskipun demikian, penerapan *dolus eventualis* juga harus disertai kehati-hatian. Tidak semua pelaku dalam kasus DUI dapat digolongkan sebagai pelaku dengan intensi menerima risiko kematian. Ada perbedaan antara pengemudi yang menyadari dan menerima risiko serta yang sama sekali tidak menyadari akibat. Dalam hal ini, pembuktian psikologis menjadi tantangan tersendiri. Namun demikian, (von Hirsch, 1993) menyatakan bahwa “*in assessing culpability, the foreseeability of harm is a central normative standard, and the actor’s awareness is part of that assessment, even if not decisive.*”

Penegakan hukum terhadap kasus DUI yang menyebabkan kematian harus mengedepankan prinsip keadilan dan perlindungan korban. Dalam konteks ini, konsep *dolus eventualis* dapat digunakan untuk memperluas pertanggungjawaban pidana tanpa harus membuktikan niat eksplisit membunuh. Pendekatan ini sejalan dengan teori *risk-based culpability*, sebagaimana dijelaskan oleh (Duff, 2005): “*responsibility may be justifiably assigned where an agent treats a risk of harm as acceptable, thus effectively intending the consequence.*”

Pengaturan hukum di Indonesia perlu menyesuaikan dengan perkembangan ini. Saat ini, Pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009 hanya membatasi pertanggungjawaban pelaku dalam bentuk kealpaan. Namun, jika kerangka berpikir *dolus eventualis* diterapkan melalui tafsir sistematis dan teleologis, maka pelaku dapat dikenakan pasal pembunuhan atau setidaknya pembunuhan tidak langsung. Reformasi hukum pidana melalui RKUHP dapat menjadi momentum untuk memperkenalkan pengaturan eksplisit tentang bentuk kesengajaan bersyarat.

Kebijakan hukum pidana juga harus mempertimbangkan efek jera (*deterrent effect*). Ketika pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian hanya dikenai dakwaan kelalaian, pesan hukum yang dikirimkan kepada masyarakat menjadi lemah. Sebaliknya, jika diterapkan dakwaan dengan derajat kesalahan yang lebih berat, masyarakat akan lebih memahami risiko hukum dari tindakan sembrono tersebut. Menurut (Tonry, 2009), “*the expressive function of criminal law is crucial in shaping public attitudes towards unacceptable conduct.*”

Perlu ditegaskan bahwa dalam menghadapi kompleksitas kasus pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian, hukum pidana tidak boleh berhenti pada penilaian niat secara sempit. Konsep *dolus eventualis* memberikan ruang bagi penegakan hukum yang lebih realistis dan adil, dengan mempertimbangkan kesadaran pelaku atas risiko dan keputusannya untuk tetap bertindak. Sebagaimana dikatakan oleh (Fletcher, 1998), “*criminal liability must rest not only on what the actor wanted to do, but also on what he was prepared to accept as a consequence.*”

4. KESIMPULAN

Pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi dalam keadaan mabuk yang menyebabkan kematian merupakan isu hukum yang krusial dan menuntut pendekatan yang tegas dan adil. Dalam sistem hukum pidana Indonesia, perbuatan tersebut dapat dijerat dengan Pasal 310 ayat (4) dan Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ, serta Pasal 359 KUHP. Namun, apabila terdapat kesadaran pelaku atas risiko fatal akibat mabuk, pendekatan *dolus eventualis* kesengajaan bersyarat lebih tepat digunakan ketimbang sekadar culpa (kelalaian). Fenomena lemahnya vonis, minimnya penegakan hukum, serta kurangnya kesadaran masyarakat menunjukkan perlunya reformasi menyeluruh. Secara komparatif, negara-negara seperti Kanada dan Australia telah memberlakukan hukuman yang jauh lebih berat untuk memberikan efek jera. Penegakan hukum yang kuat harus dibarengi dengan edukasi publik, penguatan kapasitas alat deteksi alkohol, serta reformasi regulasi yang memasukkan konsep *mens rea* spektrum seperti *dolus eventualis* ke dalam KUHP. Sebagai kejahatan serius yang merenggut nyawa, mengemudi dalam keadaan mabuk harus dipandang bukan hanya pelanggaran, tetapi juga sebagai pelanggaran terhadap hak hidup dan rasa keadilan publik, yang memerlukan respons hukum pidana yang konsisten, objektif, dan berpihak pada korban.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashworth, A. (2010). *Principles of criminal law* (6th ed.). Oxford University Press.
- Ashworth, A., & Zedner, L. (2021). *Preventive justice*. Oxford University Press.
- Beccaria, C. (1986). *On crimes and punishments*. <https://www.cambridge.org/core/books/on-crimes-and-punishments/34C476D257B9E79EC95AC6EF859CE2C2>
- Dressler, J., & Garvey, S. P. (2021). *Criminal law* (9th ed.). Wolters Kluwer.
- Duff, R. A. (2005). *Answering for crime: Responsibility and liability in the criminal law*. Hart Publishing.
- Fletcher, G. P. (1998). *Basic concepts of criminal law*. Oxford University Press.
- Hart, H. L. A. (2008). *Punishment and responsibility*. Oxford University Press.
- Hiariej, E. O. S. (2020). *Prinsip-prinsip hukum pidana*. Erlangga.
- Katz, J. (1988). *Seductions of crime: Moral and sensual attractions in doing evil*. Basic Books.
- Moeljatno. (2021). *Asas-asas hukum pidana*. Rineka Cipta.
- Muladi. (2020). *Restorative justice dan hukum pidana Indonesia*. Prenadamedia Group.

- Organization, W. H. (2023). Global status report on road safety 2023. World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240072243>
- People v. Watson, 30 Cal. 3d 290 (1981).
- Polri. (2024). Data kecelakaan lalu lintas nasional 2023. Korlantas Polri.
- R v. Adomako, AC 171 (1995).
- Regina v. Cunningham, 2 QB 396 (1957).
- Reksodiputro, M. (2004). Kriminologi dan sistem peradilan pidana. Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum UI.
- S v. Humphreys, ZASCA 1 (2013).
- Sh, I., Sari, A. P., & Redaksi, T. (2024, Februari 22). Menpan-RB dan Mensesneg matangkan skenario pemindahan ASN ke IKN, fokus di transformasi digital. Kompas.com. https://kilaskementerian.kompas.com/kementerian-panrb/read/2024/02/22/09582651/menpan-rb-dan-mensesneg-matangkan-skenario-pemindahan-asn-ke-ikn-fokus-di?utm_source=chatgpt.com
- Shirley, M. (2023). Comity and clawback statutes after S.B. 8. Texas Law Review, 102(1), 185–219. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85183605385&partnerID=40&md5=59e052d50f7aea48a2738bb178df4411>
- Simons, K. W. (2017). Rethinking mental states. Boston University Law Review, 97(5), 1149–1174.
- Simons, M. (2022). Criminal responsibility and dolus eventualis in comparative perspective. Journal of Criminal Law, 86(2), 115–134. <https://doi.org/10.1177/00220183221103865>
- Tonry, M. (2009). Thinking about crime: Sense and sensibility in American penal culture. Oxford University Press.
- von Hirsch, A. (1993). Censure and sanctions. Clarendon Press.
- Wessels, J. (2019). The law of negligence in South Africa. Juta & Co.