



PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP PENGGUNA JALAN RAYA YANG MENGHALANGI KENDARAAN PRIORITAS DITINJAU DARI PERSPEKTIF HUKUM PIDANA

CLEAR : JOURNAL CRIMINAL LAW REVIEW

Mohammad Izza Fathony¹

Universitas Islam Negeri Kiai Haji Ahmad Siddiq Jember, Jember, Indonesia

Email : muhammadizzafathony28@gmail.com

Yudha Bagus Tunggala Putra²

Universitas Islam Negeri Kiai Haji Ahmad Siddiq Jember, Jember, Indonesia

Email : yudhasyariah@uinkhas.ac.id

Abstract :

The increasing number of road users and the rise in private vehicle ownership have led to traffic congestion, which in turn obstructs the movement of priority vehicles performing their essential duties and functions. Moreover, there are individuals who intentionally impede the passage of these priority vehicles. Although such incidents have been followed up by the authorities, cases of obstructing priority vehicles continue to occur. Many instances of obstructing priority vehicles have been addressed by the police, yet these processes often end in peaceful settlements, despite the fact that such actions can lead to significant consequences. In principle, the obligation to grant priority to certain vehicles is stipulated in Article 134 of the Road Traffic and Transportation Law (UU LLAJ). However, there is no regulation imposing sanctions on individuals who obstruct priority vehicles while they are carrying out their duties.

Keywords : Criminal Liability, Priority Vehicles, Criminal Law

Abstrak :

Padatnya pengguna jalan yang menggunakan fasilitas jalan serta bertambahnya pengguna kendaraan pribadi mengakibatkan kepadatan lalu lintas laju yang mengakibatkan laju kendaraan prioritas yang sedang melakukan tugas pokok dan fungsinya menjadi terhambat. Bahkan terdapat oknum – oknum yang dengan sengaja menghalangi laju kendaraan prioritas tersebut. Meski telah ditindak lanjuti peristiwa menghalangi kendaraan prioritas masih terjadi. Banyak kasus tentang menghalangi

kendaraan prioritas yang telah ditindak lanjuti oleh pihak kepolisian namun, proses tersebut hanya berakhir dengan kata damai, padahal perbuatan menghalangi kendaraan tersebut dapat mengakibatkan dampak yang besar. Sejatinya, ketentuan untuk memberikan hak utama kendaraan tertentu telah diatur dalam Pasal 134 UULAJ, namun tidak ada peraturan yang memberikan sanksi kepada orang yang menghalangi kendaraan prioritas yang sedang melakukan tugas pokok dan fungsinya.

Kata Kunci : *Pertanggungjawaban Pidana, Kendaraan Prioritas, Hukum Pidana*

Introduction

Indonesia adalah negara yang memiliki letak geografis yang strategis. Luas Indonesia mencakup daratan dan lautan memiliki luas dengan total 5.193.250 km². Dengan rincian luas daratan Indonesia adalah 1.919.440 km² dan luas lautan sekitar 3.273.810 km². Dengan sumberdaya alam yang begitu besar serta posisi geografis, Indonesia menjadi suatu keuntungan bagi negara Indonesia dalam melakukan perdagangan internasional dengan negara lain di dunia. Perkembangan ekonomi dalam bidang perdagangan dan pertanian menjadi salah satu faktor yang perlu di kembangkan dalam memanfaatkan sumber daya alam di Indonesia. Berdasarkan sensus penduduk yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik, Indonesia memiliki jumlah penduduk 275.773.800 jiwa.¹

Sejak awal transportasi darat memegang peranan yang sangat mendominasi di kehidupan khalayak Indonesia. Sesuai dengan misinya, angkutan darat harus mampu memberikan pelayanan angkutan jalan raya, angkutan kereta api dan air, serta angkutan perkotaan dan angkutan lingkungan, sehingga dapat mendukung perkembangan industri lainnya. Saat ini, banyak orang Indonesia yang sudah memiliki kendaraan sendiri alias pribadi. Pasalnya, produsen kendaraan baik sepeda motor maupun mobil menawarkan harga jual

¹ Badan Pusat Statistik, Jumlah Penduduk Pertengahan Tahun (Ribuan Jiwa), 2020-2022 <https://www.bps.go.id/indicator/12/1975/1/jumlah-penduduk-pertengahan-tahun.html> diakses pada tanggal 11 September 2022 pukul 16.50 WIB

dan uang muka yang rendah kepada masyarakat. Adanya perk ini secara tidak langsung menimbulkan keinginan untuk memiliki kendaraan. Tercatat jumlah kendaraan per tahun 2022 mencapai 146,1 juta unit dengan rincian 117,7 juta unit sepeda motor dan sisanya adalah kendaraan roda empat atau lebih.²

Keadaan jalan di Indonesia tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang ada saat ini. Rasio panjang jalan dengan jumlah kendaraan diperoleh dengan membagi jumlah kendaraan (unit) dengan panjang jalan (km). Nilai ini berarti 1 km jalan di wilayah tersebut berbanding dengan akses untuk melayani sejumlah kendaraan. Kendaraan yang diperhitungkan di sini terdiri dari mobil penumpang, bus, truk dan sepeda motor. Bahkan di jam kerja dan jam pulang kerja jumlah kendaraan bermotor bisa meningkat dua kali lipat.³

Di Indonesia, fenomena kemacetan lalu lintas merupakan suatu hal yang umum terjadi. Kemacetan lalu lintas terjadi ketika kondisi lalu lintas di jalan raya menjadi tidak stabil dan kecepatan berkendara menurun relatif cepat akibat hambatan dan pembatasan pergerakan yang terjadi.⁴ Hal ini disebabkan jumlah kendaraan yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Sarana prasarana jalan yang kurang memadai dan nominal kendaraan yang tidak sebanding lurus dengan

² Adit, Total Populasi Kendaraan di Indonesia, <https://www.autofun.co.id/berita/ternyata-segini-total-populasi-kendaraan-di-indonesia-terbanyak-bukan-jakarta-39922> diakses pada tanggal 6 September 2022 pukul 16.51 WIB

³ Berita Tagar.id, Rasio panjang jalan dengan jumlah kendaraan menurut provinsi Kementrian PUPR <https://lokadata.beritagar.id/chart/preview/rasio-panjang-jalan-dengan-jumlah-kendaraan-menurut-provinsi-2015-1504162575> diakses pada tanggal 6 September 2022

⁴ Aloisius de Rozari and dan Yudi Hari Wibowo, "Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Utama Kota Surabaya (Surabaya: Jurnal Penelitian Administrasi Publik, 2015)", 42-57.

lebar jalan yang ada di jalan raya sehingga menyebabkan kepadatan lalu lintas yang dapat menghambat segala urusan setiap individu yang melakukan aktifitasnya setiap hari. Akibat dari kepadatan lalu lintas tersebut tak jarang menimbulkan perselisihan antar pengguna jalan bahkan ada beberapa kasus yang sampai ke ranah pidana. Bahkan tak jarang pula kita bisa membaca atau mendengar berita tentang berbagai kendaraan prioritas yang tidak dapat menjalankan tugas pokok dan fungsinya dengan baik dan benar.

Pasal 134 Undang-Undang Nomor 24 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (selanjutnya penulis sebut Undang Undang Lalu Lintas) mengatur 7 jenis kendaraan prioritas salah satunya adalah ambulan. Namun pada faktanya, banyak para pengguna jalan masih menganggap ambulan sebagai kendaraan yang tidak terlalu penting dalam urusan mendapatkan hak istimewanya di jalan raya. Tidak memberikan prioritas jalan terhadap ambulans menjadi suatu hal yang lumrah bagi masyarakat dalam berkendara di jalan raya, terlebih dalam situasi kemacetan ambulan yang sedang dalam tugasnya dengan dilengkapi sirine dan rotator pun tidak begitu penting keberadaanya. Bahkan pengguna jalan terutama pengendara kendaraan pribadi ada yang secara sengaja menghalangi ambulan tanpa alasan yang dapat dipertanggungjawabkan. Berbanding terbalik jika dibandingkan dengan kendaraan prioritas lain seperti iring iringan kendaraan lembaga negara, kepolisian ataupun rombongan TNI banyak pengguna jalan lain memiliki kesadaran yang tinggi untuk mendahulukan kendaraan tersebut. Sedangkan jika mobil ambulans yang ingin melintas, pengguna jalan lain merasa acuh dan merasa ambulan tidak terlalu di prioritaskan dalam menjalankan tugasnya.

Methods

Jenis Penelitian yang digunakan Penulis dalam penelitian ini dengan menggunakan penelitian hukum yuridis normatif (*normative law research*) dengan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Bahan dari sumber bahan yang digunakan untuk mengacu dan merujuk dalam pembentukan, interpretasi, dan penerapan hukum. Sumber-sumber tersebut memberikan informasi dan otoritas hukum yang diperlukan untuk memahami, menjelaskan, dan mengimplementasikan aturan hukum terdiri dari sumber hukum primer seperti peraturan perundang-undangan, sumber bahan hukum sekunder misalnya buku-buku dan sumber hukum tersier (tambahan) seperti data-data lalu lintas. Teknik yang digunakan dalam mencari dan mendapatkan sumber bahan hukum melalui studi kepustakaan (*library research*). Dalam penulisan penelitian ini menggunakan metode analisis yang bersifat kualitatif, yang digunakan untuk memahami dan menjelaskan fenomena dengan menggali data deskriptif yang mendalam. Metode ini berfokus pada interpretasi makna, konteks, dan karakteristik yang kompleks dari data yang diperoleh dengan melibatkan proses penggalan, dan interpretasi data dengan tujuan menghasilkan pemahaman mendalam tentang topik yang diteliti.

Discussion and Result

Pengguna jalan yang menghalangi kendaraan prioritas merupakan tindak pidana

Transportasi darat telah memainkan peran yang sangat signifikan dalam semua aspek kehidupan masyarakat dari masa lalu hingga saat ini. Sekarang ini banyak orang yang menggunakan kendaraan pribadi karena perusahaan kendaraan, baik mobil maupun motor, menawarkan harga yang lebih murah dan DP yang murah pula. Kondisi ini mendorong minat masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi karena banyaknya kebutuhan akan transportasi yang cepat, murah, dan mudah. Jumlah kendaraan tercatat pada tahun 2022, jumlah kendaraan mencapai 146,1 juta unit yang terdiri dari 117,7 juta adalah sepeda motor dan sisanya adalah kendaraan roda empat atau lebih. Namun, infrastruktur jalan di Indonesia tidak cukup untuk menampung jumlah kendaraan yang ada pada saat ini. Jalan raya yang

berfungsi sebagai jalan arteri hanya tersedia di jalan nasional yang memiliki lebar lebih dari delapan meter dan batas kecepatan lebih dari 60 kilometer per jam. Sedangkan di jalan kabupaten, hanya tersedia jalan lokal yang memiliki lebih dari lima meter dan batas kecepatan lebih dari 40 kilometer per jam. Misalnya di Jakarta memiliki rasio panjang jalan dengan jumlah kendaraan tertinggi dibandingkan dengan kota – kota bahkan provinsi – provinsi lainnya di Indonesia. Tiap satu kilometer jalan di Jakarta harus melayani hingga 2077 unit kendaraan bermotor, dihitung dari pembagian jumlah kendaraan (unit) dengan panjang jalan (Km).

Kepadatan lalu lintas terjadi ketika situasi Lalu lintas di jalan menjadi tidak stabil dan kecepatan kendaraan menurun relatif cepat karena rintangan dan kebebasan bergerak yang terbatas. Hal ini disebabkan jumlah kendaraan yang terus meningkat dari tahun ke tahun, sementara infrastruktur jalan yang tersedia masih terbatas, sehingga jumlah kendaraan bermotor tidak sebanding dengan volume jalan raya yang tersedia. Akibatnya, kepadatan lalu lintas dapat menghambat aktivitas sehari-hari para pengguna jalan. Akibat dari kepadatan lalu lintas yang terjadi, sering kali terjadi konflik antara pengguna jalan yang bahkan beberapa kasusnya mencapai ke ranah pidana. Selain itu, tidak jarang pula kita melihat di kehidupan nyata maupun terdengar berita mengenai kendaraan prioritas yang tidak dapat menjalankan tugas dengan baik dan sesuai dengan fungsinya.

Kendaraan prioritas sendiri telah diatur dalam Undang -Undang Nomor 24 Tahun 2009 Pasal 134 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa kendaraan prioritas harus didahulukan salah satunya adalah ambulan.⁵

Dalam kehidupan sehari – hari di jalan raya para pengguna jalan sering kali mengabaikan memberikan prioritas kepada ambulan, yang pada kenyataannya sangat penting. Bahkan dalam keadaan kemacetan

⁵ Setneg RI, UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,.

dan saat ambulan sedang bertugas dengan menggunakan sirine dan rotator, masih banyak orang yang meremehkan kepentingannya. Terdapat beberapa pengguna jalan, terutama pengendara kendaraan pribadi, yang dengan sengaja menghalangi ambulan tanpa alasan yang jelas. Namun, hal ini berbeda jika dibandingkan dengan kendaraan prioritas lain, seperti iring-iringan kendaraan lembaga negara, kepolisian, dan rombongan Tentara Negara Indonesia (TNI), di mana banyak pengguna jalan lain memiliki kesadaran yang tinggi untuk memberikan prioritas jalan kepada kendaraan tersebut. Namun, ketika ada mobil ambulan yang ingin melintas, pengguna jalan lain cenderung kurang peduli dan merasa bahwa ambulan tidak terlalu penting untuk diprioritaskan dalam menjalankan tugasnya.

Menghalangi kendaraan prioritas, seperti ambulan, merupakan tindakan yang sangat tidak bertanggung jawab dan berbahaya. Tindakan ini dapat mengakibatkan penundaan yang fatal bagi upaya penyelamatan dan pengobatan orang yang membutuhkan pertolongan darurat. Oleh karena itu, banyak negara mengatur bahwa menghalangi kendaraan prioritas adalah tindak pidana yang dapat dikenakan sanksi berupa denda dan/atau hukuman penjara. Dalam hal ini, para pengendara harus memahami pentingnya memberikan prioritas jalan kepada kendaraan prioritas jalan kepada kendaraan prioritas dan mematuhi aturan yang telah ditetapkan demi keselamatan dan kesejahteraan bersama.

Di dalam kerangka hukum sebuah negara, tindak pidana memegang peranan penting dalam menjaga ketertiban sosial dan melindungi hak-hak individu. Tindak pidana adalah tindakan yang diatur dan dilarang oleh undang-undang dan apabila dilakukan oleh seseorang, maka orang tersebut dapat dipidana atau dihukum oleh negara. Kegiatan tindak pidana dapat juga dimaknai sebagai tindakan yang mencederai norma hukum yang diatur dalam undang-undang yang berlaku di suatu negara. Dalam bahasa Belanda, tindak pidana disebut sebagai *strafbaarfeit*. Menurut Jonkers, *strafbaarfeit* didefinisikan

sebagai perbuatan yang melanggar hukum dan menimpa seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan karena perbuatannya yang dilakukan secara sengaja atau karena kesalahan.⁶ Dalam arti yang lebih sederhana, tindak pidana merujuk pada Tindakan yang dilakukan tidak sesuai dengan hukum atau bertentangan dengan hukum yang berlaku, baik itu disengaja maupun karena kelalaian, dengan syarat bahwa pelaku dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan tersebut. Oleh karena itu, seseorang yang memiliki gangguan mental tidak dapat dikategorikan sebagai pelaku tindak pidana, meskipun perbuatannya melanggar norma yang telah diatur oleh peraturan perundang-undangan.

Tindak pidana merujuk pada tindakan atau perilaku yang melanggar hukum dan dapat menimbulkan kerugian atau dampak negatif pada individu, masyarakat, atau negara. Dalam hukum pidana, tindak pidana dianggap sebagai pelanggaran yang cukup serius dan dapat dikenakan sanksi berupa denda atau hukuman penjara, tergantung pada tingkat parahnya pelanggaran yang dilakukan. Sanksi atau hukuman pidana dibuat oleh pemerintah atau lembaga legislatif, dan harus disetujui oleh lembaga yudikatif sebelum diberlakukan pada pelaku tindak pidana. Selain itu, tindak pidana juga dapat memiliki dampak negatif pada reputasi pelaku, baik di masyarakat atau lingkungan profesionalnya.

Salah satu hal yang paling penting untuk diperhatikan dalam proses pidana seseorang yang telah melakukan perbuatan melawan hukum adalah tanggung jawab. Karena akuntabilitas merupakan prasyarat bagi seseorang untuk dihukum atas perbuatannya. Oleh karena itu, jika seseorang tidak memenuhi syarat mempertanggungjawabkan perbuatan melalui jalur pidananya, secara konstan ia tidak dapat dihukum atau dituntut atas perbuatannya. Persyaratan ini sangat penting bagi jaksa karena dalam menuntut terdakwa, jaksa

⁶ Farhan Faizin, *Sistem Hukum Pidana*, (Tangerang: HAZ Press, 2015), 44.

harus menunjukkan bahwa orang tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatannya yang melawan hukum. Tanggung jawab pribadi merupakan faktor penting dalam penuntutan tindak pidana karena membantu memastikan bahwa pelanggaran yang menyimpang dapat dihukum dengan benar dan aspek pencegahan hukum pidana dapat diterapkan. Dengan kata lain, tidak ada salahnya menganiaya orang yang tidak mampu menjelaskan perbuatannya, seperti orang yang memiliki masalah kesehatan jiwa.⁷

Pemidanaan kepada seseorang juga terkait dengan perbuatan yang mereka lakukan. Dalam sistem hukum, ada jenis perbuatan yang dapat dikejar secara hukum berdasarkan kesalahan yang dilakukan. Konsep kesalahan dibagi menjadi dua kategori, yaitu kesalahan yang disengaja (*dolus*) dan kesalahan karena kelalaian (*culpa*). Konsep *dolus* adalah salah satu bentuk kesalahan dalam hukum pidana yang merujuk pada tindakan yang dilakukan dengan sengaja. Dalam konsep *dolus*, pelaku tindak pidana melakukan perbuatan dengan kesadaran penuh bahwa tindakannya melanggar hukum dan dapat menimbulkan akibat yang merugikan orang lain atau masyarakat secara umum. Pelaku tindak pidana dengan sengaja melakukan tindakan yang dilarang oleh hukum, dalam hal ini, pelaku memiliki niat atau kehendak untuk melakukan tindakan tersebut.

Pertimbangan (*dolus/opzet*) adalah bagian dari kesalahan. Dibandingkan dengan kelalaian (bersalah), niat pelaku memiliki hubungan psikologis yang lebih kuat dengan perbuatannya. Oleh karena itu, hukuman niat jauh lebih serius daripada kelalaian. Dalam konteks ini, kesengajaan berarti pelaku dengan sengaja menginginkan dan mengetahui apa yang dilakukannya. Meskipun Kitab Undang – Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak memberikan definisi yang eksplisit tentang kesengajaan atau *dolus intent opzet*, konsep ini

⁷ Faizin, *Sistem Hukum Pidana*, 187.

memegang peranan penting dalam menentukan sifat dan tingkat tanggung jawab seseorang dalam sistem hukum.⁸

Perbuatan menghalangi kendaraan prioritas terutama menghalangi kendaraan ambulan yang sedang melakukan tugas pokok dan fungsinya dengan sengaja tanpa alasan yang dapat dipertanggungjawabkan dan dapat mengancam keselamatan orang lain adalah suatu tindak pidana. Berdasarkan teori pidana dan pembedaan yaitu unsur kesengajaan (*dolus*), dimana pelaku tersebut dengan sadar berbuat dengan sengaja serta menghendaki apa yang diperbuat serta mengetahui apa yang ia perbuat. Perbuatan menghalangi ambulan termasuk kedalam bentuk kesengajaan *opzet als oogmerk* yang berarti pelaku melakukan perbuatan kesengajaan sebagai maksud untuk mencapai suatu tujuan serta pelaku bertujuan untuk menimbulkan akibat yang dilarang oleh hukum. Oleh karenanya, setiap tindakan penghalangan terhadap kendaraan prioritas harus dimintai pertanggungjawaban pidananya mengingat tindakan tersebut tidak hanya dapat mengganggu kendaraan prioritas itu sendiri, namun juga bisa menyebabkan bahaya bagi banyak pihak khususnya saat kendaraan prioritas tersebut melakukan tugas pokok dan fungsinya. Pertanggungjawaban pidana merujuk pada tanggung jawab yang harus ditanggung oleh pelaku terkait dengan suatu tindak pidana yang dilakukannya, yang melibatkan pertimbangan apakah pelaku akan dijatuhi hukuman pidana atau dibebaskan. Hal ini sejalan dengan salah satu asas hukum pidana adalah asas hukum *nullum delictum nulla poena sine pravia lege* atau yang juga dikenal sebagai asas legalitas, berasal atas prinsip dahulu yang tidak teramandemen pada pidana dari seorang yang melakukan tindak tersebut. Prinsip ini menyatakan bahwa seseorang tidak dapat dihukum jika perbuatan yang dilakukannya tidak diatur sebagai kesalahan dalam hukum. Prinsip ini berhubungan dengan pertanggungjawaban seseorang atas

⁸ Abdoel Djamali, *Pengantar Hukum Indonesia*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), 219.

perbuatan yang telah dilakukannya. Dengan kata lain, seseorang hanya dapat diminta pertanggungjawaban pidana jika ia melakukan pelanggaran atau melanggar peraturan hukum yang berlaku.

Islam mengatur juga terkait hal – hal apa saja yang dilarang oleh syariat. Dalam hadis berikut :

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ سَعْدِ بْنِ مَالِكِ بْنِ سِنَانٍ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ : لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

Artinya : Dari Abu Said Sa'd Bin Malik Bin Sinan Al-Khudri, Rasulullah saw. bersabda : Tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh membahayakan orang lain.

Para ulama mengemukakan berbagai pendapat tentang makna dalam hadits ini antara kata *adh-Dharar* dan *adh-Dhirar*. *Dharar* (bahaya) adalah kebalikan dari manfaat. Arti hadis tersebut adalah bahwa tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh menimbulkan kerugian (*madharat*) tanpa alasan yang dibenarkan dalam syariat. Beberapa juga mengatakan bahwa *dharar* adalah menyebabkan kerugian kepada orang lain yang tidak pernah melakukan hal yang sama terhadapnya, sedangkan *dhirar* adalah membuat kemadharatan bagi individu lain yang pernah melaksanakan hal yang tipikal terhadapnya dengan cara yang tidak diizinkan.

Yang mengartikan bahwa Rasulullah menolak bahaya (*dharar*) dan menimbulkan bahaya (*dhirar*) tanpa alasan yang benar. Namun, jika kerugian (*madharat*) ditimpakan kepada seseorang dengan cara yang benar, itu tidak termasuk dalam larangan yang disebutkan dalam hadits di atas. Sebagai contoh, jika seseorang melanggar hukum-hukum Allah, kemudian dihukum sesuai dengan kejahatannya, atau jika seseorang menzalimi orang lain, dan orang yang dizalimi menuntut balas secara adil. Karena yang dimaksud dalam hadits tersebut adalah menimbulkan kerugian dengan cara yang tidak benar.

Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pengguna Jalan Yang Menghalangi Kendaraan

Dalam kehidupan sehari – hari di Indonesia, setidaknya 85% penduduk Indonesia menggunakan sepeda motor dan sisanya adalah pengguna kendaraan beroda empat dan lebih, hal tersebut menjadikan Indonesia sebagai urutan nomor 3 negara dengan penggunaan sepeda motor tertinggi di dunia.⁹ Dengan padatnya kendaraan bermotor yang ada di jalan raya, aspek keselamatan berkendara perlu digelorakan. Kecelakaan lalu lintas bisa saja terjadi di setiap tahunnya yang mengartikan bahwa kondisi keselamatan yang kurang baik harus disadari baik pemerintah maupun masyarakat. Akibat dari kepadatan lalu lintas tersebut tak jarang menimbulkan perselisihan antar pengguna jalan bahkan ada beberapa kasus yang sampai ke ranah pidana. Bahkan tak jarang pula kita bisa membaca atau mendengar berita tentang berbagai kendaraan prioritas yang tidak dapat menjalankan tugas pokok dan fungsinya dengan baik dan benar. Kendaraan prioritas adalah kendaraan yang wajib diutamakan atau didahulukan di jalan raya, dibandingkan pengguna jalan lainnya. Mendahulukan kendaraan prioritas menjadi sesuatu yang harus dilakukan sebagaimana telah tertera/ditulis dalam Pasal 134 Undang – Undang Nomor 24 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Tindak pidana adalah tindakan yang diatur dan dilarang oleh undang-undang dan apabila dilakukan oleh seseorang, maka orang tersebut dapat dipidana atau dihukum oleh negara. Perlakuan pidana tentu bisa dimaknai sebagai perbuatan yang melanggar norma hukum yang diatur dalam undang-undang yang berlaku di suatu negara. Jonkers juga mendefinisikan tentang tindak pidana, yaitu tindak pidana didefinisikan sebagai perbuatan yang melanggar hukum dan menimpa seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan karena

⁹ Jacob Poushter, *Car, bike or motorcycle? Depends on where you live*, (Amerika Serikat: Pew Research Center), diakses pada 25 Mei 2023

perlakuannya yang secara sadar atau kealpaan.¹⁰ Secara sederhana, perlakuan tindak pidana merupakan kegiatan yang secara sengaja atau tidak dikerjakan dan berpotensi melanggar undang-undang atau tidak dianjurkan oleh peraturan perundang-undangan, padahal pelakunya dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatannya. Oleh karena itu, seseorang yang memiliki gangguan mental tidak dapat dikategorikan sebagai pelaku tindak pidana, meskipun perbuatannya melanggar norma yang telah diatur oleh peraturan perundang-undangan.

Salah satu hal yang paling penting untuk diperhatikan dalam proses pidana seseorang yang telah melakukan perbuatan melawan hukum adalah tanggung jawab. Karena akuntabilitas merupakan prasyarat bagi seseorang untuk dihukum atas perbuatannya. Oleh karena itu, jika seseorang tidak memenuhi syarat penanggulangan beban moril tentang perbuatan pidananya, maka ia tidak bisa dihukum atau dituntut atas perbuatannya. Prasyarat ini sangat *urgent* bagi jaksa karena dalam menuntut terdakwa, jaksa harus menunjukkan bahwa orang tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatannya yang melawan hukum. Akuntabilitas pribadi merupakan faktor penting dalam penuntutan tindak pidana, karena membantu untuk memastikan bahwa pelanggaran yang menyimpang dapat dihukum dengan benar hingga bagian penanggulangan aturan pidana dapat dijalankan sehingga aspek preventif hukum pidana dapat diterapkan. Dengan kata lain, tidak ada salahnya mengadili orang yang tidak mampu mempertanggungjawabkan perbuatannya, seperti orang yang sakit jiwa.¹¹

Pertanggungjawaban pidana didasarkan pada kesalahan, yang dapat berupa bertindak dengan sengaja (*opzet*) atau lalai (*culpa*). Hal ini

¹⁰ Wahyuni, *Dasar-dasar Hukum Pidana di Indoneisa*. 7.

¹¹ Kornelia Melansari D. Lewakode, Pertanggungjawaban Pidana Tindak Pidana Terkait Pemberian Delegasi Kewenangan, *Mimbar Keadilan* Vol. 14 No. 28 (Agustus 2018-Januai 2019), 187.

menunjukkan bahwa tanggung jawab atas tindakan seseorang didasarkan pada persepsi atau pembenaran apakah ciri-ciri pelanggaran tersebut dapat dibuktikan atau tidak. . Jika unsur-unsur tindak pidana terbukti, maka kesalahan juga terbukti, dan dengan demikian, orang tersebut dapat dipidana. Oleh karena itu, pertanggungjawaban pidana dikaitkan dengan unsur-unsur tindak pidana.¹² Pertanggungjawaban pidana adalah keadaan psikologis yang di dalamnya dasar pertanggungjawaban pidana dianggap sebagai penerapan peraturan hukum pidana dari sudut pandang umum dan individual. Ini terkait dengan kondisi psikis tertentu yang dimiliki oleh pelaku tindak pidana dan adanya hubungan antara kondisi tersebut dengan tindakan yang dilakukannya, sehingga ia dapat dipersalahkan atas perbuatannya. Kitab Undang - Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak secara jelas menyebutkan sistem pertanggungjawaban pidana yang dianut. Beberapa pasal dalam KUHP seringkali menyebutkan kesalahan baik dalam bentuk kesengajaan maupun kealpaan, tetapi undang-undang tidak menjelaskan pengertian kesalahan, kesengajaan, dan kealpaan secara tegas.

Dalam peraturan perundang-undangan hukum pidana, terdapat asas legalitas yang diatur dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP, yang menyatakan bahwa Tidak ada perbuatan yang dapat dipidana kecuali berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang telah ada sebelum perbuatan tersebut dilakukan. Makna dari pasal tersebut dapat dijelaskan bahwa tindak pidana hanya dapat dihukum jika telah ada peraturan yang sebelumnya mengatur mengenai pelanggaran tersebut, jika seseorang melakukan tindak pidana, dia secara eksklusif bisa diadili didasari pada aturan hukum pidana yang berlaku pada saat yang bersamaan aturan tersebut berlaku. Oleh karena itu, seseorang tidak dapat dihukum atau dimintai pertanggungjawaban jika peraturan tersebut diberlakukan setelah tindak pidana terjadi.

¹² H.M. Rasyid Ariman dan Fahmi Raghieb, *Hukum Pidana*, (Malang: Setara Press, 2015), 205.

Pertanggungjawaban pidana adalah mekanisme yang digunakan untuk menentukan apakah seseorang akan dihukum atau tidak atas kejahatan yang dilakukannya. Menurut Sudarto, unsur-unsur pertanggungjawaban pidana adalah :¹³

- a. Adanya suatu tindak pidana yang dilakukan oleh pembuat

Salah satu unsur penting pertanggungjawaban pidana adalah faktor delik, karena seseorang tidak dapat dipidana kecuali ia melakukan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang. Hal ini sesuai dengan asas legalitas yang dianut, dimana suatu perbuatan hanya dapat dipidana jika telah diatur secara jelas dalam undang-undang. Dengan demikian, untuk menegakkan pertanggungjawaban pidana, penting bahwa seseorang melakukan perbuatan yang melanggar ketentuan undang-undang yang berlaku.

- b. Adanya unsur kesalahan berupa kesengajaan atau kealpaan

Terlihat jelas dalam rumusan pasal-pasal KUHP, terutama dalam buku kedua KUHP, bahwa istilah kesengajaan dan kealpaan disebutkan dengan tegas. Berikut ini akan disitirkan contoh rumusan pasal-pasal KUHP tersebut. Dalam hal kesengajaan contohnya adalah Pasal 338 KUHP yang menyatakan bahwa seseorang yang dengan sengaja menghilangkan nyawa orang lain akan dikenai pidana karena pembunuhan. Sedangkan dalam hal kealpaan, contohnya adalah pada ketentuan 359 KUHP yang menyatakan bila seseorang yang dengan ketidaksengajaan menimbulkan kematian pengguna lainnya akan dikenai pidana.¹⁴ Pasal-pasal tersebut menunjukkan penggunaan istilah kesengajaan dan kealpaan dalam menentukan pertanggungjawaban pidana dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana.

- c. Adanya pembuat yang mampu bertanggungjawab

¹³ Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, Cet ke-1, (Jakarta: Rajawali Pers, 2015), 22.

¹⁴ Kitab Undang Undang Hukum Pidana

Kemampuan bertanggung jawab dapat diartikan sebagai kondisi mental yang normal dan sehat serta kemampuan akal seseorang untuk membedakan antara tindakan yang baik dan buruk. Dengan kata lain, seseorang mampu menyadari bahwa suatu perbuatan melanggar hukum dan mampu mengendalikan kehendaknya seseorang dengan kesadaran tersebut. Oleh karena itu, terdapat setidaknya dua faktor yang menentukan kemampuan bertanggungjawab, yaitu faktor kecerdasan dan faktor kemauan. Faktor akal dan faktor kehendak. Faktor akal berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk membedakan antara perbuatan yang diizinkan dan tidak diizinkan. Sementara faktor kehendak berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk mengatur perilakunya sesuai dengan kesadaran akan apa yang diizinkan dan tidak diizinkan.

d. Tidak ada alasan pemaaf

Normal atau sehat serta kemampuan akal seseorang penting dalam membedakan antara hal yang baik dan buruk, atau dengan kata lain, memiliki kemampuan untuk menyadari sifat melawan hukum suatu perbuatan dan memiliki kehendak untuk menentukan tindakannya. Dalam hal ini, terdapat setidaknya dua faktor yang menentukan kemampuan bertanggungjawab, yaitu faktor akal dan faktor kehendak. Faktor akal mencakup kemampuan untuk membedakan antara perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan. Sementara faktor kehendak mencakup kemampuan untuk mengatur perilaku sesuai dengan kesadaran akan apa yang diperbolehkan dan tidak diperbolehkan.¹⁵ Jika unsur-unsur yang disebutkan di atas terpenuhi, seseorang dapat dianggap bersalah atau memiliki pertanggungjawaban pidana, sehingga dapat dihukum. Meskipun kesalahan telah diterima sebagai faktor yang menentukan pertanggungjawaban dalam tindak pidana, tetapi makna sebenarnya dari kesalahan masih menjadi perdebatan di kalangan para ahli.

¹⁵ Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, (Jakarta: Kencana, 2006), 116.

Kasus tentang pengguna jalan yang menghalangi laju kendaraan prioritas masih sering terjadi, terutama pada kasus menghalangi ambulan. Jika dibandingkan dengan kendaraan prioritas lainnya seperti iring – iringan rombongan kendaraan kepolisian dan iring – iringan kendaraan TNI (Tentara Nasional Indonesia), kepada kendaraan tersebut para pengguna jalan mempunyai kesadaran untuk mendahulukan karena para pengguna jalan mempunyai rasa takut karena TNI memiliki sikap yang tegas. Jika dibandingkan dengan ambulan dimana ambulan adalah salah satu daftar kendaraan prioritas dalam Undang – undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahkan menjadi urutan kedua dalam ketentuan tersebut, para pengguna jalan lain tidak memiliki rasa seolah enggan untuk memberikan jalan dan tidak ada rasa takut dan menganggap ambulan tidak penting keberadaannya. Seperti salah satu contoh kasus pengguna jalan yang menghalangi ambulan yang termuat di media massa yaitu tentang kasus pengguna motor yang menghalangi ambulans yang sedang membawa bayi yang sedang dalam keadaan kritis di Jakarta Timur, kasus ini bermula saat ambulan yang dikemudikan oleh Gholib Nur Ilham menyenggol pengguna motor bernama Praka AMT yang sedang berseragam Tentara Negara Indonesia. Tidak terima, pengguna motor tersebut lalu memukul kaca depan ambulans dan sempat mencoba menghadang laju ambulans. Sopir ambulan tersebut menghiraukan perbuatan pengendara motor tersebut dan fokus mengantar pasien bayi agar cepat sampai ke rumah sakit dan ditangani dengan cepat. Namun, pengendara motor tersebut mengejar ambulan sambil memukul kaca sehingga menyebabkan terhambatnya ambulan tersebut untuk sampai ke rumah sakit. Akibatnya nyawa pasien bayi yang dibawa oleh sopir ambulan tersebut tidak tertolong meski sempat dirawat di rumah sakit. Peristiwa tersebut adalah bentuk dari perilaku yang dapat membahayakan nyawa serta keselamatan orang lain bahkan pengguna jalan lainnya serta tidak terbentuknya rasa tidak patuh dalam memberikan jalan mobil ambulan terlebih dulu dengan

alasan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan. Banyaknya kasus tersebut terjadi tak jarang para korban banyak yang melaporkan kejadian tersebut ke ranah hukum, namun kebanyakan kasus tersebut hanya selesai dengan damai.

Kasus dengan sengaja tidak memberikan jalan hingga menghalangi ambulan merupakan perbuatan yang harus dituntut pertanggungjawabannya. Sebagaimana diatur dalam KUHP Pasal 493 tentang perbuatan pengemudi yang merintangi kendaraan bermotor lainnya, yang berbunyi Siapa pun yang secara melawan hukum membahayakan kebebasan bergerak orang lain di jalan umum tahu bahwa mereka akan terus bergaul dengan satu atau lebih orang lain yang tidak menginginkannya dan yang secara eksplisit menyatakan demikian, atau yang mengikuti orang lain dengan cara yang mengganggu mereka. terkait dengan diancam dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak seribu lima ratus rupiah.

Ketentuan tersebut mengindikasikan bahwa terdapat tiga macam hal ihwal yang tidak boleh dijalani 493 KUHP yaitu : ¹⁶

1. Secara melawan hukum kebebasan bergerak orang lain. Pengguna jalan yang menutupi atau menghalangi jalan atau bergerak dengan sengaja dapat menyebabkan terhambatnya kebebasan bergerak pengguna jalan lainnya, tindakan tersebut dapat melanggar pasal 493 KUHP yang melarang dengan tegas perbuatan melawan hukum untuk menghambat kebebasan bergerak orang lain.
2. Mengemudi secara ilegal di jalan umum dengan satu atau banyak lagi individu dan telah dengan tegas diberitahu tentang hal itu.
3. Mengejar orang lain secara tidak sah di jalan umum dengan cara yang mengganggu. Mengenai kutipan keputusan Hoge Read tentang penguntitan yang mengganggu orang lain, perlu dicatat bahwa artikel tersebut tidak secara khusus mengatur metode atau jenis penguntitan yang mengganggu. Menurut dakwaan, pemaksaan terus-menerus di

¹⁶ Kitab Undang Undang Hukum Pidana

depan seseorang masih merupakan pelecehan.¹⁷ Atas kebijakan pengadilan, gaya berkendara yang mengganggu kendaraan orang lain adalah salah satu pelanggaran berikut yang dapat mengakibatkan hukuman pidana. Sesuai dengan Pasal 493 KUHP. Oleh karena itu, perbuatan pengguna jalan yang menghalangi kendaraan prioritas yang sedang melakukan tugasnya dengan cara menghalang – halangi juga termasuk dalam lingkup ketentuan yang diatur dalam Pasal 493 KUHP.

Bahkan dalam kasus jika perbuatan menghalangi ambulan mengakibatkan kematian orang yang sedang diangkut ambulan tersebut, pelaku dapat dikenai pertanggungjawaban pidana dalam Pasal 359 KUHP yang berintisari Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain celaka atau mati, dapat diancam dengan pidana penjara paling lama Lima Tahun (5) atau pidana kurungan paling lama Satu Tahun. Selain pelaku dapat dikenakan Pasal 359, selama masih diperkirakan kemungkinan meminta keadilan lebih lanjut menggunakan Pasal 338 KUHP, yang menyatakan bahwa Barang siapa yang dengan sengaja dan sadar merampas nyawa orang lain, dapat diancam karena pembunuhan dengan sanksi tindak pidana penjara paling lama lima belas tahun

Peristiwa pada kasus menghalangi ambulan yang sedang melakukan tugasnya telah melanggar beberapa pasal dalam UU LLAJ secara tidak langsung, seperti pada pasal 287 ayat 4. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 dalam pasal 287 ayat 4 menjelaskan tentang, Barangsiaapa melanggar peraturan tentang penggunaan kendaraan bermotor dengan menggunakan alat peringatan suara dan lampu sesuai dengan Pasal 59, Pasal 106 (4) f atau Pasal 134 atau melanggar hak asasi, diancam dengan pidana denda bulan atau denda sebesar Rp. 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

¹⁷ P.A.F Lamintang, C.D. Samosir, *hukum pidana Indonesia*, (Bandung: Sinar Baru, 1983), 206.

Pasal lainnya yang dapat mengancam pidana pelaku perbuatan menghalangi ambulan yang sedang melakukan tugasnya dari sudut Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dikenakan pasal lain. Perbuatan tersebut dapat dikenai pertanggungjawaban sebagaimana yang tercantum pada Pasal 311 ayat (1) Barangsiapa dengan sengaja mengoperasikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan nyawa atau harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah). Menggunakan kendaraan bermotor yang menghalangi ambulan juga membahayakan orang lain bisa dapat mengancam pelaku, selain Pasal 311 ayat 1 seseorang dapat dikenakan pidana lain jika apabila perbuatan tersebut menyebabkan kecelakaan serta kerugian dengan kondisi tertentu. Jika peristiwa tersebut mengakibatkan kecelakaan serta kerusakan terhadap kendaraan atau barang, seseorang dapat dikenakan pidana Pasal 311 ayat 2 Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Pasal 229 ayat 2 (kecelakaan lalu lintas sedang), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000 (Empat Juta Rupiah). Seseorang juga dapat dikenakan pidana sebagaimana yang diatur dalam Pasal 311 ayat 3 yaitu dalam Untuk perbuatan menurut Pasal 229 (3) No. 1 yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas dengan luka badan ringan dan rusaknya harta benda kendaraan dan/atau barang, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama empat (empat) tahun. atau satu Denda paling banyak Rp. 8,000,000 (Delapan juta rupiah) jika pelaku tersebut mengakibatkan kecelakaan serta menimbulkan korban mengalami luka ringan. Selanjutnya seseorang juga dapat dikenakan Pasal 311 ayat 4 jika kasus menghalangi ambulan tersebut berdampak kecelakaan serta mengakibatkan Korban cedera serius dapat dihukum penjara hingga 10 tahun atau denda. 20,00,000 (Dua puluh juta rupiah). Dan jika perbuatan itu mengakibatkan matinya orang lain, pelaku dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 tahun atau pidana

denda paling banyak Rp. 24.000.000 (Dua Puluh Empat Juta Rupiah) yang dimana ketentuan tersebut tercantum pada Pasal 311 ayat 5 Undang Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan.¹⁸

Perbuatan pengguna jalan yang menghalangi ambulan yang sedang melakukan tugasnya merupakan perbuatan melawan hukum terhadap tidak memberikannya hak utama kepada ambulan yang dimana ambulan sebagai kendaraan prioritas yang harus di dahulukan keberadaannya di jalan yang diatur dalam Pasal 134 serta diikutkan perbuatan melawan hukum pada munculnya keharusan dalam menuntaskan aturan peringatan/indikasi alat yang tercantum dalam Pasal 106 Ayat 4 huruf f. Sehingga dapat dikenai dengan Pasal 287 Ayat 4 dengan ancaman pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau dapat diancam dengan pidana denda paling banyak Rp. 250.000 (Dua Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah). Perbuatan pengguna jalan yang menghalangi ambulan yang sedang melakukan tugasnya dapat pula dikenai didasari Pasal 493 KUHP Artinya, melalui jalur legal mengikuti orang lain di jalan raya dengan cara mengganggu diperingati dengan ganjaran dan sanksi paling berat 1 (satu) bulan atau denda pembayaran sanksi paling banyak seribu lima ratus rupiah. Mengenai pidana denda KUHP, perlu disebutkan adanya Putusan Mahkamah Agung No. 02 Tahun 2012, yang meniti penyesuaian KUHP dengan pembatasan sanksi mudah dan kisaran denda. Sebagaimana yang tercantum dalam Pasal dari Peraturan Mahkamah Agung dengan Nomor 02 Tahun 2012 menyatakan dalam isinya bahwasanya setiap jumlah Pidana maksimum yang diatur dalam hukum pidana, kecuali ayat 1 dan 2 Pasal 303, ayat 303 sampai dengan ayat 1 dan ayat 2, dikalikan seribu.¹⁹ Hal ini mengartikan bahwa pidana denda yang

¹⁸ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

¹⁹ Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 02 Tahun 2012 tentang Penyesuaian Batasan Tindak Pidana Ringan dan Jumlah Denda dalam KUHP

tercantum dalam Pasal 493 KUHP tersebut menjadi Rp. 1.500.000 (Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah).

Apabila perbuatan melawan hukum menghalangi ambulan yang sedang melakukan tugasnya dengan kealpaannya menyebabkan matinya orang yang diangkut ambulan tersebut, pelaku dapat dikenakan pidana dengan Pasal 359 KUHP dengan ancaman pidana penjara 5 (lima) tahun dan tidak menutup kemungkinan untuk mendakwa pelaku dengan Pasal 338 KUHP. Kemungkinan dakwaan yang dapat diberikan kepada pelaku menghalangi ambulan yang sedang melakukan tugasnya juga dapat dikenakan dengan Pasal 311 ayat 1 dengan ancaman pidana penjara 1 (satu) tahun atau denda Rp.3.000.000 (Tiga Juta Rupiah) dan apabila perbuatan tersebut mengakibatkan kecelakaan, pelaku tersebut dapat dikenai pidana dengan pasal 311 pada patahan ayat 2 dengan ancaman sanksi ancaman pidana selama kurang lebih 1 (satu) tahun atau dengan denda Rp.4.000.000 (Empat Juta Rupiah). Dan apabila perbuatan tersebut menyebabkan kecelakaan serta mengakibatkan orang lain meninggal dunia pelaku dapat terkena Pasal 311 ayat 5 dengan pidana penjara 12 (dua belas) tahun atau denda Rp.24.000.000 (Dua Puluh Empat Juta Rupiah).

Conclusion

Penelitian yang penulis lakukan dapat menarik kesimpulan yaitu 1). Pengguna jalan yang menghalangi laju kendaraan prioritas sebagaimana yang diatur dalam Pasal 134 Undang - undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dikategorikan sebagai tindakan/perbuatan yang melanggar hukum (tindak pidana). Hal ini disebabkan proses penghalangan (menghalang-halangi) tersebut dilakukan secara sengaja oleh oknum - oknum pengguna jalan untuk menciptakan suatu/sebuah kondisi/situasi yang tidak lazim/normal terhadap kendaraan prioritas tersebut. Dengan adanya unsur kesengajaan tersebut maka kinerja dari kendaraan prioritas yang sedang melaksanakan tugas pokok dan fungsinya tidak berjalan

maksimal/terhambat sehingga dapat menimbulkan dampak/kerugian bukan hanya bagi kendaraan prioritas tersebut saja melainkan juga bagi orang – orang yang sedang menggunakan/berada dalam kendaraan prioritas tersebut. Adanya unsur kesengajaan tersebut dalam teori hukum pidana merupakan salah satu bentuk kesalahan yang harus/dapat dipertanggungjawabkan secara pidana bagi siapapun yang melanggar/melakukannya; 2). Penghalangan terhadap kendaraan prioritas yang sedang melakukan tugas pokok dan fungsinya dapat dikenai sanksi sebagaimana diatur dalam Pasal 493 KUHP, Pasal 359 KUHP, Pasal 338 KUHP, dan Pasal 287 ayat 4 Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bibliography

Book

- Amrani, Hanafi., Ali, Mahrus. (2015). *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, Cet ke-1, Jakarta: Rajawali Pers.
- Ariman, H.M. Rasyid., Raghieb, Fahmi. (2015). *Hukum Pidana*, Malang: Setara Press.
- Djamali, Abdoel. (2010). *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Faizin, Farhan. (2015). *Sistem Hukum Pidana*, Tangerang: HAZ Press.
- Huda, Chairul. (2006). *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Jakarta: Kencana.
- Lamintang, P.A.F., Samosir, C.D. (1983). *Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru.
- Wahyuni, (2019). *Dasar-dasar Hukum Pidana di Indoneisa*. Cilacap: Grafindo Persada.

Legislation

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Tentang Peraturan Hukum Pidana.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 02 Tahun 2012 tentang Penyesuaian Batasan Tindak Pidana Ringan dan Jumlah Denda dalam KUHP

Journal Article

Rozari, Aloisius de, Wibowo, Yudi Hari (2015). Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Utama Kota Surabaya. *Jurnal Penelitian Administrasi Publik*, 42-57.

Poushter, Jacob. Car, bike or motorcycle? Depends on where you live, *Pew Research Center*.

Lewakode, Kornelia Melansari D. (2019) Pertanggungjawaban Pidana Tindak Pidana Terkait Pemberian Delegasi Kewenangan, *Mimbar Keadilan Vol. 14 No. 28* , 187.

Web Pages

Adit, Total Populasi Kendaraan di Indonesia, <https://www.autofun.co.id/berita/ternyata-segini-total-populasi-kendaraan-di-indonesia-terbanyak-bukan-jakarta-39922> diakses pada tanggal 6 September 2022 pukul 16.51 WIB

Badan Pusat Statistik, Jumlah Penduduk Pertengahan Tahun (Ribu Jiwa), 2020-2022 <https://www.bps.go.id/indicator/12/1975/1/jumlah-penduduk-pertengahan-tahun.html> diakses pada tanggal 11 September 2022 pukul 16.50 WIB

Berita Tagar.id, Rasio panjang jalan dengan jumlah kendaraan menurut provinsi Kementerian PUPR <https://lokadata.beritagar.id/chart/preview/rasio-panjang-jalan-dengan-jumlah-kendaraan-menurut-provinsi-2015-1504162575> diakses pada tanggal 6 September 2022