

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari uraian dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa:

1. Penerapan Pasal 310 dan Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan analisis komparatif terhadap Putusan Nomor 69/Pid.Sus/2024/PN Jap dan Putusan Nomor 156K/Pid/2024, terdapat disparitas signifikan. Perbedaan terdapat pada kualifikasi yuridis yang diterapkan oleh majelis hakim meskipun kedua perkara memiliki kesamaan fakta hukum berupa kecelakaan lalu lintas oleh pengemudi mabuk. Penerapan Pasal 311 ayat (4) Undang-Undang LLAJ pada Perkara Nomor 69/Pid.Sus/2024/PN Jap dengan dasar kesengajaan adalah keliru, karena terdakwa Gustav Fingkreuw tidak memenuhi unsur kesadaran serta penerimaan terhadap risiko sebagaimana disyaratkan dalam kesengajaan. Perbuatan kedua terdakwa pada hakikatnya merupakan *culpa lata* (kelalaian berat) akibat mengemudi dalam keadaan mabuk yang menunjukkan kurangnya perhatian serius terhadap keselamatan, sebagaimana tepat diterapkan dalam Putusan Nomor 156K/Pid/2024 dengan menggunakan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang LLAJ. Oleh karena itu, majelis hakim pada perkara Nomor 69/Pid.Sus/2024/PN Jap seharusnya menerapkan Pasal 310 ayat

(3) Undang-Undang LLAJ, dan disparitas putusan ini mengindikasikan perlunya harmonisasi dalam mengkualifikasi unsur *mens rea* pada tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi di bawah pengaruh alkohol untuk menjamin kepastian hukum dan keadilan substantif.

2. Perbandingan konstruksi hukum hakim dalam Putusan Nomor 156K/Pid/2024 dan Putusan Nomor 69/Pid.Sus/2024/PN Jap menunjukkan disparitas fundamental dalam penafsiran unsur *mens rea* pada kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi mabuk. Pengadilan Negeri Jayapura mengadopsi penafsiran progresif dengan menganggap pengemudi yang sadar memilih mengemudi setelah mengonsumsi alkohol dianggap menerima risiko akibat yang timbul, sehingga menerapkan Pasal 311 ayat (4). Meskipun pendekatan progresif ini sejalan dengan praktik peradilan modern di beberapa negara untuk cenderung memperberat pidana pengemudi mabuk, akan tetapi menerapkan Pasal 311 dengan mengkonstruksikan kesalahan terdakwa sebagai *dolus eventualis* masih kurang tepat. Hal tersebut sejalan dengan pertimbangan hakim pada Putusan Nomor 156K/Pid/2024 yang berpandangan keadaan mabuk tidak dapat secara otomatis dikualifikasikan sebagai kesengajaan karena memerlukan bukti tambahan mengenai niat spesifik untuk membahayakan, sehingga lebih tepat dikonstruksikan sebagai *culpa lata* dan menerapkan Pasal 310 ayat (4). Pengaturan hukum di Indonesia saat ini mengenai

konstruksi kesalahan pemabuk dalam kasus kecelakaan lalu lintas hanya membatasi pertanggungjawaban pelaku dalam bentuk kelalaian.

B. Saran

Dari hasil penelitian ini, dapat diajukan beberapa saran untuk perbaikan dan pengembangan lebih lanjut, yaitu:

1. Kepada pembuat kebijakan perlu dilakukan pembaharuan terhadap Ketentuan pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dalam aspek definisi normatif mengenai kondisi "mabuk" dan penetapan ambang batas kadar alkohol dalam darah (*Blood Alcohol Concentration/BAC*) bagi pengemudi. Ketiadaan batasan yang jelas mengenai kondisi mabuk menimbulkan ketidakpastian dalam penerapan hukum, terutama dalam membedakan antara bentuk kesalahan berupa kelalaian (Pasal 310) dan kesengajaan (Pasal 311). Penegakan hukum yang konsisten memerlukan parameter yang objektif agar tidak menimbulkan disparitas dalam pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang berada di bawah pengaruh alkohol.
2. Untuk Mahkamah Agung perlu menetapkan regulasi yang mengatur kriteria objektif pembeda antara *dolus eventualis* dan *culpa* dalam kasus mengemudi mabuk. Pedoman ini harus mencakup parameter konkret seperti tingkat kadar alkohol dalam darah, kesadaran pelaku terhadap risiko sebelum berkendara, dan riwayat konsumsi alkohol, sehingga hakim memiliki standar yang seragam dalam menentukan apakah

terdakwa yang sadar mengonsumsi alkohol lalu berkendara telah "menerima kemungkinan akibat fatal" atau hanya melakukan kelalaian biasa.

