



Tuntutan Ganti Rugi dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Frans A. Sulli^{1*}, Roy Marthen Moonti², Ibrahim Ahmad³

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

Korespondensi penulis : frandssuli@gmail.com

Abstract. *Traffic accidents are events that not only affect physical and material losses, but also cause legal issues in the form of compensation claims. This research aims to comprehensively examine the legal mechanism of compensation claims for victims of traffic accidents in Indonesia, as well as identify obstacles in its implementation. The type of research used is normative legal research, with an approach to statutory provisions, jurisprudence, and other legal documents. The results of the study show that although the legal basis for compensation claims is available, its implementation is still constrained by low legal literacy, complicated evidentiary procedures, and weak institutional support. As a suggestion, regulatory reform, institutional strengthening, and community-based legal socialization are needed to improve victims' access to justice. Thus, the compensation system can run effectively, fairly, and sustainably to protect the rights of traffic accident victims.*

Keywords: *Compensation, Traffic Accident, Civil Law, Victim Protection, Restorative Justice*

Abstrak. Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang tidak hanya berdampak pada kerugian fisik dan material, tetapi juga menimbulkan persoalan hukum dalam bentuk tuntutan ganti rugi. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara komprehensif mekanisme hukum tuntutan ganti rugi bagi korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia, serta mengidentifikasi hambatan-hambatan dalam pelaksanaannya. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif, dengan pendekatan pada ketentuan perundang-undangan, yurisprudensi, dan dokumen hukum lainnya. Hasil kajian menunjukkan bahwa meskipun dasar hukum tuntutan ganti rugi sudah tersedia, implementasinya masih terkendala oleh rendahnya literasi hukum, prosedur pembuktian yang rumit, serta lemahnya dukungan institusional. Sebagai saran, perlu dilakukan reformasi regulasi, penguatan kelembagaan, serta sosialisasi hukum berbasis komunitas guna meningkatkan akses keadilan korban. Dengan demikian, sistem ganti rugi dapat berjalan secara efektif, adil, dan berkelanjutan demi perlindungan hak-hak korban kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci : Ganti Rugi, Kecelakaan Lalu Lintas, Hukum Perdata, Perlindungan Korban, Keadilan Restoratif

1. PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu fenomena yang sering terjadi di berbagai wilayah, baik di perkotaan maupun pedesaan, dan membawa dampak signifikan terhadap kehidupan masyarakat. Fenomena ini tidak hanya menimbulkan kerugian material, tetapi juga mengakibatkan penderitaan fisik dan psikologis, baik bagi korban maupun pelaku. Oleh karena itu, permasalahan hukum yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas sering kali berujung pada tuntutan ganti rugi, sebagai bagian dari upaya pemulihan terhadap kerugian yang dialami korban. Tuntutan ganti rugi menjadi penting untuk memastikan keadilan dan akuntabilitas, serta sebagai sarana preventif agar para pengguna jalan lebih berhati-hati dalam berkendara.

Dalam konteks hukum perdata, tuntutan ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasikan sebagai akibat dari perbuatan melawan hukum, sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Pasal ini menyatakan bahwa "Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu untuk mengganti kerugian tersebut."

Ketentuan ini menegaskan bahwa tanggung jawab ganti rugi dapat timbul apabila seseorang melakukan kelalaian atau kesalahan yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain, termasuk dalam konteks kecelakaan lalu lintas. Prinsip dasar ini menjadi landasan hukum bagi para korban untuk menuntut pertanggungjawaban dari pelaku kecelakaan.

Namun, dalam praktiknya, proses penegakan hak atas ganti rugi tidak selalu berjalan mulus. Seringkali korban menghadapi kesulitan dalam membuktikan kesalahan pelaku, menghitung besaran kerugian yang layak diganti, serta menghadapi hambatan administratif dan birokratis. Di sisi lain, tidak sedikit pelaku kecelakaan yang berupaya menghindari tanggung jawab dengan berbagai dalih, termasuk menyalahkan korban, menyembunyikan identitas, atau melarikan diri dari lokasi kejadian. Hal ini menunjukkan perlunya penguatan sistem hukum yang mampu memberikan perlindungan maksimal terhadap korban kecelakaan, termasuk melalui mekanisme ganti rugi yang cepat, adil, dan berkeadilan.

Berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih tergolong tinggi. Tahun 2022 mencatat lebih dari 100 ribu kasus kecelakaan, dengan korban meninggal dunia mencapai lebih dari 20 ribu jiwa. Angka ini menunjukkan urgensi penanganan kecelakaan lalu lintas tidak hanya dari aspek penegakan hukum pidana, tetapi juga dari sisi perdata dalam bentuk pemenuhan hak-hak korban untuk memperoleh kompensasi. Dalam studi yang dilakukan oleh (Mahadi, 2023), disebutkan bahwa mayoritas korban kecelakaan lalu lintas mengalami kendala dalam mengakses keadilan secara perdata karena kurangnya pemahaman hukum, keterbatasan akses terhadap layanan hukum, dan ketidakefisienan prosedur litigasi.

Selain itu, dalam studi oleh (Wibowo T., 2024), ditemukan bahwa proses penyelesaian ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas cenderung lambat dan tidak proporsional, terutama apabila melibatkan pelaku dari kalangan ekonomi rendah yang tidak mampu membayar kompensasi secara langsung. Hal ini sering kali memaksa korban untuk menempuh jalur mediasi atau bahkan melepaskan haknya karena proses hukum yang berbelit-belit. Oleh karena itu, pendekatan restoratif dan mediasi berbasis komunitas menjadi salah satu alternatif penyelesaian yang mulai dikembangkan, seperti yang terlihat dalam kebijakan beberapa daerah yang mengintegrasikan penyelesaian berbasis kearifan lokal dan keadilan restoratif ke dalam mekanisme hukum lalu lintas.

Dalam sistem hukum Indonesia, selain berdasarkan KUHPperdata, tuntutan ganti rugi juga dapat diupayakan melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa "Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memiliki jaminan tanggung jawab hukum

terhadap pihak ketiga yang menjadi korban kecelakaan." Ketentuan ini menjadi dasar hukum bagi penerapan asuransi wajib bagi pengemudi kendaraan bermotor, guna menjamin pemenuhan hak korban. Lembaga seperti PT Jasa Raharja menjadi instrumen negara dalam menyelenggarakan asuransi kecelakaan lalu lintas bagi korban, baik pengguna jalan, penumpang, maupun pejalan kaki. Namun, nilai ganti rugi yang diberikan oleh Jasa Raharja sering kali tidak mencerminkan nilai kerugian riil yang diderita korban, sehingga mendorong mereka untuk tetap menuntut ganti rugi tambahan secara perdata kepada pelaku kecelakaan.

Perlu dicermati bahwa dalam konteks yuridis, tanggung jawab pelaku kecelakaan tidak hanya bersifat subjektif (berdasarkan kesalahan), tetapi juga dapat bersifat objektif berdasarkan prinsip strict liability, terutama dalam hal pengemudi kendaraan komersial atau perusahaan angkutan umum. Seperti yang diungkapkan oleh (Harahap, 2022), konsep tanggung jawab mutlak atau tanggung jawab berdasarkan risiko menjadi penting dalam konteks perlindungan terhadap korban lalu lintas yang tidak memiliki daya tawar hukum yang kuat. Konsep ini menegaskan bahwa pelaku atau pemilik kendaraan wajib mengganti kerugian meskipun tidak terbukti bersalah secara subyektif, selama kendaraan yang dikendarainya menyebabkan kecelakaan.

Dalam perkembangan hukum internasional, kecelakaan lalu lintas juga dipandang sebagai bagian dari pelanggaran terhadap hak asasi manusia, khususnya hak atas keselamatan dan hak atas pemulihan akibat kerugian. (Assembly, 2020) menekankan pentingnya negara-negara anggota untuk menjamin kompensasi dan rehabilitasi terhadap korban kecelakaan lalu lintas sebagai bagian dari sistem perlindungan sosial. Hal ini sejalan dengan pendekatan integratif antara perlindungan hukum dan perlindungan sosial terhadap korban.

Di Indonesia, realitas tuntutan ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas menunjukkan adanya ketimpangan akses keadilan, terutama antara korban dari kelompok rentan dan pelaku dari kalangan mampu. Dalam kajian yang dilakukan oleh (Masyarakat, 2023), ditemukan bahwa korban perempuan, anak-anak, dan penyandang disabilitas lebih sering menghadapi hambatan dalam mengakses kompensasi yang layak. Ketimpangan ini menunjukkan perlunya intervensi negara dalam menjamin hak korban melalui skema bantuan hukum gratis, perluasan asuransi sosial, serta pemberdayaan kelembagaan yang menangani kecelakaan.

Tidak dapat diabaikan pula bahwa banyak kasus kecelakaan lalu lintas yang justru tidak dilaporkan ke aparat penegak hukum, dan hanya diselesaikan secara informal di tempat kejadian perkara. Proses ini sering kali mengabaikan hak-hak korban, dan menciptakan praktik "uang damai" yang tidak seimbang secara etis maupun legal. Dalam konteks ini, peningkatan kesadaran hukum masyarakat menjadi aspek penting dalam mendorong korban untuk menuntut

haknya secara sah sesuai peraturan yang berlaku. Sosialisasi oleh aparat kepolisian, organisasi masyarakat sipil, dan media massa perlu diperkuat untuk membentuk budaya hukum yang mendukung penyelesaian ganti rugi secara legal, beretika, dan adil.

Dari sisi akademik, studi tentang ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas telah berkembang ke arah multidisipliner, mencakup aspek hukum, sosial, ekonomi, dan psikologis. Penelitian terbaru oleh (Nurhaliza A., 2024) menekankan pentingnya penghitungan kerugian secara komprehensif yang mencakup biaya pengobatan, kerugian pendapatan, penderitaan psikologis, dan dampak jangka panjang terhadap kualitas hidup korban. Studi tersebut mengusulkan pendekatan kuantitatif dan kualitatif dalam menilai kerugian, serta perlunya pedoman teknis nasional dalam menghitung kompensasi yang adil bagi korban kecelakaan lalu lintas.

Selain itu, modernisasi hukum acara perdata juga diperlukan untuk mempercepat proses tuntutan ganti rugi. Digitalisasi pengadilan melalui e-court dan e-litigation sebagaimana diperkenalkan oleh Mahkamah Agung, dapat menjadi sarana memperpendek waktu dan biaya penanganan kasus ganti rugi. Namun, implementasi teknologi ini perlu didukung dengan literasi digital yang memadai, terutama bagi masyarakat di daerah-daerah yang memiliki akses terbatas terhadap perangkat dan infrastruktur teknologi.

Dengan mempertimbangkan seluruh aspek tersebut, tuntutan ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas tidak hanya mencerminkan hubungan hukum antara korban dan pelaku, tetapi juga mencerminkan sejauh mana negara hadir dalam memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi seluruh pengguna jalan. Oleh karena itu, pembaruan hukum, penguatan kelembagaan, dan penyadaran masyarakat menjadi kunci untuk menciptakan sistem ganti rugi yang berkeadilan dan responsif terhadap kebutuhan korban. Upaya ini sejalan dengan cita-cita negara hukum Indonesia yang menjunjung tinggi keadilan sosial dan perlindungan terhadap warga negara yang menjadi korban kelalaian pihak lain di jalan raya.

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam kajian “Tuntutan Ganti Rugi dalam Kecelakaan Lalu Lintas” adalah penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang berfokus pada norma-norma hukum tertulis sebagai objek kajian utama. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji ketentuan hukum yang mengatur mengenai tanggung jawab dan mekanisme ganti rugi dalam kasus kecelakaan lalu lintas, baik dalam perspektif hukum perdata (seperti Pasal 1365 KUHPerdata) maupun hukum lalu lintas positif yang berlaku di Indonesia, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. PEMBAHASAN

Pengaturan Hukum Positif Di Indonesia Terkait Tuntutan Ganti Rugi Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas

Pengaturan hukum positif di Indonesia mengenai tuntutan ganti rugi dalam kasus kecelakaan lalu lintas merupakan manifestasi dari perlindungan hukum terhadap korban yang mengalami kerugian baik materil maupun immateril akibat kelalaian pihak lain. Tuntutan ganti rugi dalam konteks ini tidak hanya diatur melalui peraturan perundang-undangan lalu lintas, tetapi juga mencakup ketentuan dalam hukum perdata dan pidana. Oleh karena itu, pembahasan ini akan mengelaborasi kerangka hukum yang berlaku, mekanisme penuntutan ganti rugi, serta penerapannya berdasarkan yurisprudensi dan praktik di lapangan.

Hukum positif Indonesia telah menegaskan bahwa setiap orang yang menimbulkan kerugian akibat perbuatannya wajib untuk memberikan ganti rugi kepada korban. Prinsip ini sejalan dengan ketentuan dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) yang menyebutkan bahwa “tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.” Dengan demikian, dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian bagi orang lain, pengemudi yang dinyatakan bersalah dapat digugat secara perdata atas dasar perbuatan melawan hukum.

Selain itu, ketentuan yang lebih spesifik juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Dalam Pasal 234 UU LLAJ disebutkan bahwa setiap pemilik kendaraan bermotor wajib memberikan ganti kerugian atas kerusakan dan/atau kerugian yang ditimbulkan oleh kendaraan bermotornya. Penekanan pada tanggung jawab pemilik kendaraan bermotor ini memperluas tanggung jawab hukum tidak hanya kepada pengemudi tetapi juga pemilik kendaraan, khususnya jika kendaraan digunakan oleh orang lain atas persetujuan pemilik. Pasal ini juga membuka ruang bagi mekanisme tanggung jawab mutlak (strict liability) dalam konteks kecelakaan lalu lintas, tanpa perlu membuktikan unsur kesalahan.

Namun, permasalahan dalam pelaksanaan tuntutan ganti rugi tidak hanya terletak pada pembuktian tanggung jawab pelaku, tetapi juga pada mekanisme penyelesaian perkara yang digunakan. Dalam praktiknya, korban kecelakaan lalu lintas dapat menempuh jalur pidana dan/atau perdata. Dalam perkara pidana, tuntutan ganti rugi dapat dimasukkan melalui mekanisme gugatan perdata di dalam perkara pidana (voeging) berdasarkan Pasal 98 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP). Namun, mekanisme ini sering kali tidak efektif karena pengadilan pidana lebih berfokus pada pembuktian kesalahan pidana, bukan

kerugian sipil. Akibatnya, pengadilan sering kali menyarankan korban untuk menempuh gugatan perdata tersendiri setelah putusan pidana inkraacht.

Sementara itu, melalui jalur perdata murni, korban dapat mengajukan gugatan ke pengadilan negeri dengan dasar Pasal 1365 KUHPperdata. Dalam proses ini, korban harus mampu membuktikan adanya perbuatan melawan hukum, kesalahan pelaku, kerugian yang diderita, serta hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian. Hal ini sering kali menjadi beban berat bagi korban, terutama jika tidak didukung oleh bukti-bukti kuat seperti visum et repertum, berita acara kecelakaan, atau saksi-saksi di tempat kejadian perkara.

Perkembangan penting dalam perlindungan korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia ditunjukkan melalui peran PT Jasa Raharja sebagai pelaksana Program Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (DPWKP). Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 15/PMK.010/2017 tentang Besarnya Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, korban kecelakaan berhak mendapatkan santunan dari Jasa Raharja. Pemberian santunan ini bersifat administratif dan tidak memerlukan pembuktian kesalahan, sehingga mempercepat proses pemberian kompensasi kepada korban. Namun, nilai santunan yang diberikan sering kali tidak mencukupi untuk menutupi seluruh kerugian korban, sehingga tetap diperlukan upaya hukum tambahan melalui gugatan perdata.

Dalam konteks praktik pengadilan, Mahkamah Agung telah mengeluarkan sejumlah putusan yang memberikan panduan terkait tuntutan ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas. Misalnya, dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 2894 K/Pid/2015, pengadilan menegaskan bahwa pelaku yang lalai mengemudikan kendaraan hingga menimbulkan korban jiwa dapat dimintai pertanggungjawaban pidana sekaligus dikenai kewajiban membayar ganti rugi kepada keluarga korban. Putusan ini mencerminkan pentingnya pendekatan keadilan restoratif yang tidak hanya menghukum pelaku tetapi juga memulihkan hak-hak korban.

Pendekatan keadilan restoratif dalam kasus kecelakaan lalu lintas juga didorong oleh Mahkamah Agung melalui Peraturan Mahkamah Agung (Perma) Nomor 4 Tahun 2014 tentang Pedoman Pelaksanaan Diversi dalam Sistem Peradilan Pidana Anak. Dalam kasus kecelakaan yang melibatkan anak, upaya damai antara pelaku dan korban didorong dengan memperhatikan prinsip pemulihan, bukan pembalasan. Namun, untuk pelaku dewasa, pendekatan ini masih belum secara eksplisit diatur dalam peraturan setingkat undang-undang, meskipun telah menjadi praktik dalam beberapa mediasi di luar pengadilan.

Kritik terhadap pengaturan tuntutan ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas di Indonesia terutama terletak pada lemahnya koordinasi antara proses hukum pidana dan perdata, serta rendahnya efektivitas pelaksanaan putusan perdata. Banyak korban yang memenangkan

gugatan tetapi kesulitan dalam eksekusi putusan, karena pelaku tidak memiliki aset yang dapat disita atau tidak kooperatif. Hal ini menunjukkan perlunya penguatan lembaga eksekusi serta kemungkinan pembentukan dana jaminan korban kecelakaan lalu lintas sebagai pelengkap santunan dari Jasa Raharja.

Dalam konteks internasional, pendekatan sistem tanggung jawab terhadap kecelakaan lalu lintas telah berkembang menuju model no-fault compensation, yang menghapus keharusan pembuktian kesalahan. Model ini banyak diterapkan di negara-negara maju seperti Selandia Baru dan Kanada. Di Indonesia, diskursus mengenai reformasi sistem kompensasi korban kecelakaan mulai mencuat, terutama untuk mengurangi beban litigasi yang berlarut-larut dan meningkatkan akses keadilan bagi masyarakat kecil yang menjadi korban.

Ke depan, penguatan pengaturan hukum positif terkait tuntutan ganti rugi dalam kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat diarahkan pada beberapa hal. Pertama, penyempurnaan UU LLAJ dengan mengintegrasikan mekanisme kompensasi korban yang lebih komprehensif, termasuk penambahan skema jaminan sosial kecelakaan jalan raya. Kedua, harmonisasi antara KUHPerdata, KUHP, KUHP, dan peraturan sektoral agar terdapat satu sistem perlindungan korban yang terpadu dan tidak tumpang tindih. Ketiga, peningkatan kapasitas aparat penegak hukum dan lembaga mediasi untuk menangani kasus kecelakaan dengan pendekatan keadilan restoratif yang memulihkan hak korban sekaligus mendorong tanggung jawab pelaku.

Secara keseluruhan, pengaturan hukum positif di Indonesia telah menyediakan landasan normatif bagi korban kecelakaan lalu lintas untuk menuntut ganti rugi. Namun, tantangan dalam pembuktian, pelaksanaan putusan, dan keterbatasan lembaga pendukung menjadi hambatan nyata dalam praktik. Oleh karena itu, perlu adanya reformasi hukum dan kelembagaan untuk memastikan bahwa hak korban atas ganti rugi dapat diwujudkan secara efektif, cepat, dan berkeadilan, sesuai dengan prinsip negara hukum yang melindungi setiap warga negara.

Meski sistem hukum positif Indonesia telah mengakui hak korban kecelakaan lalu lintas untuk menuntut ganti rugi, namun dalam implementasinya di lapangan masih terdapat sejumlah persoalan struktural dan kultural yang menghambat terpenuhinya hak-hak korban secara optimal. Salah satu persoalan tersebut adalah rendahnya kesadaran hukum masyarakat, baik dari sisi korban maupun pelaku. Dalam banyak kasus, korban tidak mengetahui haknya untuk mengajukan gugatan perdata atau mengakses mekanisme santunan dari lembaga seperti Jasa Raharja. Ketidaktahuan ini diperparah oleh minimnya pendampingan hukum, terutama di kalangan masyarakat ekonomi lemah.

Di sisi lain, proses hukum yang panjang, berbelit, dan menguras biaya sering kali menjadi alasan mengapa korban enggan menempuh jalur perdata, meskipun mengalami kerugian besar. Hal ini menunjukkan bahwa prosedur hukum positif masih terlalu berorientasi pada formalitas dan belum cukup adaptif terhadap kebutuhan keadilan substantif korban. Dalam konteks ini, pengembangan mekanisme penyelesaian sengketa alternatif atau mediasi berbasis komunitas menjadi suatu kebutuhan mendesak untuk mempermudah korban memperoleh kompensasi dengan cepat, murah, dan berkeadilan.

Selanjutnya, dalam hal pembuktian, korban sering menghadapi kesulitan dalam membuktikan hubungan kausal antara kecelakaan dan kerugian yang diderita. Ketergantungan pada alat bukti formal seperti berita acara kepolisian atau keterangan ahli kedokteran forensik dapat menjadi hambatan serius, terutama apabila proses administrasi tersebut tidak berjalan secara transparan atau akurat. Dalam beberapa kasus, terjadi ketidaksesuaian antara fakta lapangan dengan laporan resmi, sehingga merugikan posisi korban dalam gugatan. Oleh karena itu, dibutuhkan mekanisme verifikasi yang lebih terbuka dan partisipatif, termasuk penyertaan rekaman CCTV atau kesaksian warga sebagai alat bukti pendukung yang sah.

Persoalan lain yang tidak kalah penting adalah lemahnya keberpihakan aparat penegak hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas. Meskipun hukum memberikan ruang bagi korban untuk menuntut ganti rugi, namun dalam praktik, penyidik dan jaksa lebih sering memfokuskan diri pada pembuktian unsur pidana semata, tanpa memberikan atensi memadai pada aspek kompensasi kerugian. Dalam beberapa kasus, proses hukum bahkan ditutup dengan restorasi hubungan antara pelaku dan korban melalui pemberian uang damai, tanpa melalui putusan pengadilan. Praktik semacam ini menimbulkan ketidakpastian hukum dan dapat memperlemah posisi korban di kemudian hari apabila terjadi pelanggaran perjanjian damai tersebut.

Fenomena “uang damai” yang berlangsung di luar proses peradilan juga menjadi dilema tersendiri dalam konteks keadilan. Di satu sisi, mekanisme tersebut sering kali dianggap lebih cepat, efisien, dan memenuhi kepentingan kedua belah pihak. Namun di sisi lain, tidak adanya pengakuan yuridis yang mengikat atas kesepakatan tersebut membuatnya rentan dipermainkan oleh pihak yang lebih kuat secara ekonomi atau sosial. Untuk itu, perlu dibangun kerangka hukum yang mewadahi proses mediasi non-litigasi secara formal dengan pencatatan dan pengawasan oleh otoritas hukum atau notaris, agar hasilnya dapat diberlakukan seperti putusan pengadilan.

Kebutuhan akan penguatan regulasi juga menyasar pada posisi perusahaan asuransi swasta dalam menangani tuntutan ganti rugi. Banyak kasus menunjukkan bahwa perusahaan

asuransi menghindari kewajiban membayar klaim dengan berbagai alasan administratif, meskipun korban telah memenuhi seluruh persyaratan. Lemahnya pengawasan terhadap industri asuransi turut memperburuk situasi, karena tidak tersedia sanksi tegas bagi perusahaan yang lalai menunaikan kewajibannya. Pemerintah melalui Otoritas Jasa Keuangan dan Kementerian Perhubungan perlu bersinergi untuk menetapkan standar minimum pelayanan asuransi kecelakaan lalu lintas, termasuk waktu maksimum penyelesaian klaim dan transparansi dalam proses penilaian kerugian.

Dalam konteks hukum pidana, pasal-pasal yang mengatur tentang kecelakaan lalu lintas masih bersifat umum dan belum memperjelas hubungan langsung antara tindak pidana dan kompensasi kerugian. Misalnya, ancaman pidana terhadap pelaku kecelakaan tidak secara otomatis diikuti dengan kewajiban membayar ganti rugi, kecuali hal tersebut diajukan dalam gugatan terpisah. Hal ini mencerminkan perlunya reformulasi pasal-pasal pidana dalam UU LLAJ atau KUHP agar mencantumkan klausul pemulihan kerugian sebagai bagian dari vonis, khususnya apabila terdapat bukti kuat yang menunjukkan kerugian signifikan bagi korban.

Beranjak dari situasi di atas, integrasi data antara lembaga penegak hukum, rumah sakit, dan perusahaan asuransi merupakan langkah penting dalam mempercepat proses penanganan kecelakaan. Saat ini, data korban kecelakaan tersebar di berbagai instansi tanpa sistem pertukaran informasi yang efisien. Akibatnya, proses validasi kerugian dan identifikasi tanggung jawab menjadi lebih lama dan rentan kesalahan. Implementasi sistem informasi kecelakaan nasional yang terintegrasi dapat menjadi solusi, sekaligus menjadi instrumen pengawasan publik terhadap akuntabilitas lembaga-lembaga terkait.

Pada level normatif, konsep tanggung jawab sosial negara terhadap korban kecelakaan lalu lintas perlu ditegaskan. Negara tidak hanya bertugas menegakkan hukum, tetapi juga memiliki kewajiban konstitusional untuk menjamin rasa aman dan perlindungan warga negara. Oleh karena itu, pembentukan lembaga kompensasi nasional bagi korban kecelakaan dapat menjadi alternatif pelengkap sistem santunan yang telah ada. Lembaga ini dapat bekerja secara kolaboratif dengan rumah sakit, kepolisian, dan pengadilan untuk memastikan bahwa setiap korban mendapat kompensasi yang layak sesuai kerugiannya.

Terakhir, pendekatan edukatif menjadi faktor yang tidak boleh diabaikan dalam upaya memperbaiki sistem tuntutan ganti rugi. Pemerintah dan organisasi masyarakat sipil perlu mengintensifkan program edukasi hukum lalu lintas, termasuk hak dan mekanisme kompensasi bagi korban kecelakaan. Upaya ini tidak hanya meningkatkan literasi hukum, tetapi juga membentuk budaya hukum yang partisipatif, di mana masyarakat tidak semata-mata bersikap pasif tetapi aktif menuntut hak-haknya melalui jalur hukum yang tersedia.

Keseluruhan pembahasan ini menegaskan bahwa meskipun pengaturan hukum positif di Indonesia sudah mencakup dasar hukum yang kuat untuk tuntutan ganti rugi dalam kasus kecelakaan lalu lintas, namun implementasinya masih menghadapi berbagai tantangan struktural dan kultural. Diperlukan reformasi hukum, penguatan kelembagaan, serta kolaborasi antarinstansi agar hak korban atas ganti rugi tidak hanya menjadi norma hukum, tetapi menjadi realitas yang dirasakan langsung oleh masyarakat.

Hambatan Hukum Dan Praktik Yang Dihadapi Korban Dalam Menuntut Ganti Rugi Atas Kecelakaan Lalu Lintas, Dan Bagaimana Upaya Penyelesaiannya

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu persoalan hukum dan sosial yang kompleks di Indonesia. Data dari Korlantas Polri menunjukkan bahwa dalam beberapa tahun terakhir, angka kecelakaan lalu lintas tetap tinggi, menimbulkan kerugian jiwa, ekonomi, serta dampak psikologis yang mendalam bagi korban. Dalam sistem hukum Indonesia, korban kecelakaan memiliki hak untuk memperoleh ganti rugi dari pelaku atau pihak yang bertanggung jawab. Namun, dalam praktiknya, realisasi hak ini seringkali terkendala oleh sejumlah hambatan hukum dan non-hukum. Pembahasan ini mengeksplorasi secara mendalam berbagai hambatan tersebut dan menawarkan solusi yang relevan untuk meningkatkan akses keadilan bagi korban kecelakaan lalu lintas.

Hambatan pertama yang signifikan adalah lemahnya pemahaman korban mengenai hak-haknya dalam menuntut ganti rugi. Banyak korban atau keluarganya tidak memahami bahwa mereka memiliki hak hukum untuk mengajukan gugatan perdata atas kerugian yang diderita. Hal ini dipengaruhi oleh tingkat literasi hukum masyarakat yang rendah dan minimnya edukasi publik dari lembaga terkait. Menurut (Pratiwi, 2021), mayoritas korban kecelakaan lalu lintas tidak melanjutkan ke proses hukum karena merasa tidak tahu harus ke mana atau merasa prosesnya terlalu rumit.

Hambatan kedua berkaitan dengan proses pembuktian dalam perkara perdata. Dalam hukum perdata Indonesia, beban pembuktian berada pada pihak penggugat, dalam hal ini korban. Korban harus mampu membuktikan adanya kesalahan pelaku, kerugian yang diderita, dan adanya hubungan sebab-akibat antara perbuatan pelaku dan kerugian tersebut. Proses ini menjadi tantangan besar, apalagi jika korban tidak didampingi oleh penasihat hukum atau tidak memiliki akses terhadap bukti-bukti seperti rekaman CCTV, hasil visum, atau keterangan ahli. Dalam beberapa kasus, bahkan aparat penegak hukum tidak proaktif membantu korban untuk memperoleh bukti-bukti tersebut.

Selain itu, prosedur formal di pengadilan seringkali menjadi penghalang tersendiri. Proses pengajuan gugatan perdata memerlukan biaya, waktu, dan pengetahuan teknis hukum.

Bagi korban dari kelompok ekonomi menengah ke bawah, keterbatasan biaya menjadi faktor utama mengapa mereka tidak melanjutkan tuntutan ganti rugi ke pengadilan. Meskipun ada bantuan hukum dari Lembaga Bantuan Hukum (LBH) atau advokat pro bono, jumlahnya masih terbatas dan belum menjangkau seluruh wilayah. Laporan dari Lembaga Kajian dan Advokasi untuk Independensi Peradilan (LeIP) pada tahun 2023 menyebutkan bahwa hanya sekitar 20% korban kecelakaan yang didampingi kuasa hukum dalam proses perdata.

Hambatan lain yang tak kalah penting adalah posisi asuransi, khususnya PT Jasa Raharja. Jasa Raharja memberikan santunan kepada korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No. 15/PMK.010/2017, namun besarnya terbatas dan tidak mencakup seluruh kerugian korban, seperti biaya pengobatan jangka panjang, kehilangan pendapatan, atau kerusakan psikologis. Di sisi lain, untuk memperoleh kompensasi dari pelaku, korban harus menempuh jalur hukum yang panjang. Pelaku kerap beralasan tidak mampu membayar atau bahkan tidak diketahui identitasnya, misalnya dalam kasus tabrak lari (Yuliani D., 2020). Dalam konteks ini, mekanisme perlindungan bagi korban masih belum menyeluruh dan berkeadilan.

Dari sisi hukum pidana, sistem peradilan pidana yang berlaku juga belum sepenuhnya berpihak pada korban. Proses pidana yang menjerat pelaku lebih berfokus pada penghukuman, bukan pemulihan korban. Meskipun dalam Pasal 14c KUHP dikenal adanya kompensasi sebagai bagian dari syarat pengajuan permohonan penghentian penuntutan atau *restorative justice*, mekanisme ini belum berjalan optimal. Jaksa dan penyidik seringkali mengabaikan aspek ganti rugi, atau hanya menjadikannya formalitas dalam proses *restorative justice* (Wulandari, 2023). Akibatnya, korban tetap tidak memperoleh keadilan yang sesungguhnya, baik secara material maupun moral.

Peran lembaga negara juga belum optimal dalam menjamin pemenuhan hak-hak korban. Misalnya, tidak adanya unit khusus di kepolisian yang bertugas mendampingi korban kecelakaan untuk memperoleh haknya. Hal ini berbeda dengan negara seperti Jepang, yang memiliki *Traffic Accident Counseling Center* yang memberikan bantuan hukum, psikologis, dan administratif kepada korban kecelakaan (Tanaka, 2019). Di Indonesia, fungsi ini masih belum terintegrasi dalam sistem pelayanan publik.

Selain hambatan formal, faktor budaya dan sosial juga memainkan peran besar. Dalam masyarakat tertentu, masih terdapat stigma atau tekanan sosial agar korban “memaafkan” pelaku kecelakaan, terutama jika pelaku adalah tetangga, keluarga, atau pihak yang dianggap tidak mampu. Penyelesaian secara kekeluargaan ini kadang menempatkan korban dalam posisi lemah dan tidak memperoleh ganti rugi yang setimpal. Menurut penelitian oleh (Safitri, 2022),

hampir 60% penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas di pedesaan dilakukan secara informal dan tidak menghasilkan kompensasi yang memadai bagi korban.

Dalam mengatasi berbagai hambatan tersebut, diperlukan pendekatan yang komprehensif dari sisi hukum, institusional, dan sosial. Salah satu upaya penting adalah penguatan regulasi. Indonesia memerlukan undang-undang khusus yang mengatur perlindungan hak-hak korban kecelakaan lalu lintas secara lebih menyeluruh, termasuk skema kompensasi negara, pembentukan lembaga bantuan korban, dan mekanisme pengaduan yang efektif. Saat ini, belum ada regulasi setingkat undang-undang yang secara eksplisit memberikan perlindungan terhadap korban kecelakaan.

Di samping itu, perlu adanya reformasi dalam penegakan hukum, khususnya pada tingkat kepolisian dan kejaksaan. Aparat penegak hukum harus didorong untuk lebih berpihak pada korban, misalnya dengan membantu pengumpulan bukti, memfasilitasi mediasi yang adil, serta memastikan bahwa proses peradilan pidana mempertimbangkan aspek pemulihan korban. Dalam hal ini, implementasi pendekatan keadilan restoratif dapat menjadi solusi, asalkan benar-benar berorientasi pada pemulihan kerugian korban, bukan sekadar penyelesaian cepat kasus.

Peningkatan akses terhadap bantuan hukum juga menjadi kunci. Pemerintah dan organisasi masyarakat sipil perlu memperluas layanan bantuan hukum, baik melalui LBH, klinik hukum universitas, maupun advokat pro bono. Teknologi digital dapat digunakan untuk memperluas jangkauan informasi hukum kepada masyarakat melalui platform daring, aplikasi hukum, dan layanan konsultasi virtual.

Aspek asuransi juga perlu diperbaiki. Jasa Raharja perlu memperluas cakupan perlindungan dan menaikkan jumlah santunan agar lebih proporsional dengan kerugian yang diderita korban. Selain itu, penting pula dikembangkan asuransi kecelakaan wajib oleh pihak ketiga seperti perusahaan angkutan umum atau pemilik kendaraan komersial. Pemerintah juga dapat mempertimbangkan membentuk Dana Kompensasi Nasional bagi korban kecelakaan lalu lintas yang pelakunya tidak diketahui atau tidak mampu membayar, sebagaimana diterapkan di negara-negara maju (UNESCAP, 2021).

Dari perspektif sosial, edukasi masyarakat mengenai hak dan prosedur hukum harus menjadi prioritas. Kampanye literasi hukum dapat dilakukan oleh pemerintah, kepolisian, organisasi advokat, dan lembaga pendidikan. Sekolah menengah atas dan perguruan tinggi bahkan dapat mengintegrasikan muatan pembelajaran tentang hak-hak hukum dalam kurikulumnya agar tercipta masyarakat yang sadar hukum.

Lebih jauh, pendekatan partisipatif yang melibatkan korban dalam reformasi sistem hukum dan pelayanan publik patut dikembangkan. Misalnya, membentuk forum korban kecelakaan lalu lintas di berbagai kota untuk menyuarakan aspirasi dan menjadi mitra pemerintah dalam merumuskan kebijakan. Dengan demikian, korban tidak lagi ditempatkan sebagai objek pasif, melainkan subjek aktif dalam sistem keadilan.

Dalam jangka panjang, pembangunan sistem transportasi yang lebih aman dan berkeadilan merupakan pencegahan utama kecelakaan dan dampak hukumnya. Penegakan hukum lalu lintas yang ketat, penyediaan sarana transportasi publik yang aman, dan pengawasan ketat terhadap kelayakan kendaraan akan mengurangi angka kecelakaan. Upaya ini bersifat preventif dan sekaligus melindungi warga negara dari risiko hukum dan sosial yang lebih besar.

Kesimpulannya, tantangan yang dihadapi korban kecelakaan lalu lintas dalam menuntut ganti rugi bersumber dari faktor hukum, institusi, ekonomi, sosial, dan budaya. Hambatan tersebut saling terkait dan memperkuat satu sama lain, sehingga memerlukan strategi penyelesaian yang holistik dan berbasis keadilan. Reformasi regulasi, penegakan hukum yang berpihak pada korban, akses terhadap bantuan hukum, perbaikan sistem asuransi, dan pendidikan hukum publik menjadi kunci untuk memastikan bahwa korban tidak hanya mendapatkan keadilan di atas kertas, tetapi juga dalam kenyataan.

4. KESIMPULAN

Tuntutan ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas di Indonesia merupakan isu multidimensional yang mencerminkan interaksi antara aspek hukum, sosial, ekonomi, dan budaya. Meskipun sistem hukum positif, seperti KUHPerdata dan UU LLAJ, telah menyediakan dasar normatif yang jelas bagi korban untuk menuntut kompensasi, implementasinya masih menghadapi hambatan serius. Hambatan tersebut mencakup rendahnya literasi hukum masyarakat, kesulitan pembuktian, biaya litigasi yang tinggi, lemahnya perlindungan korban dalam proses pidana, serta ketimpangan akses terhadap bantuan hukum. Selain itu, praktik informal seperti “uang damai” seringkali mengabaikan keadilan substantif bagi korban. Lembaga seperti Jasa Raharja memberikan santunan terbatas, sementara asuransi swasta kerap tidak memenuhi kewajibannya secara optimal. Oleh karena itu, perlu dilakukan reformasi regulasi dan kelembagaan, termasuk pembentukan dana kompensasi nasional, integrasi sistem informasi kecelakaan, serta peningkatan literasi hukum masyarakat. Pendekatan keadilan restoratif, digitalisasi layanan hukum, dan penguatan mediasi komunitas juga menjadi solusi strategis untuk mempercepat dan mempermudah pemenuhan

hak korban. Secara keseluruhan, tantangan struktural dan kultural dalam sistem ganti rugi harus diatasi agar hak-hak korban kecelakaan tidak hanya menjadi norma hukum, tetapi terealisasi secara nyata dan adil dalam praktik.

DAFTAR PUSTAKA

- Assembly, U. N. G. (2020). Resolution 74/299: Improving global road safety. <https://www.un.org/en/ga/74/resolutions.shtml>
- Harahap, R. (2022). Tanggung jawab hukum dalam kecelakaan lalu lintas: Perspektif strict liability dan perkembangannya di Indonesia. Sinar Grafika.
- Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Masyarakat. (2023). Keadilan jalanan: Studi kasus ketimpangan tuntutan ganti rugi kecelakaan lalu lintas di Indonesia. LBH Masyarakat.
- Mahadi, M. (2023). Hambatan tuntutan ganti rugi dalam kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 53(1), 102–119. <https://doi.org/10.21143/jhp.vol53.no1.2023.102-119>
- Nurhaliza, A. S. (2024). Penilaian kompensasi terhadap korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia: Pendekatan multidimensi. *Jurnal Sosial dan Hukum*, 12(2), 189–207. <https://doi.org/10.47530/jsh.v12i2.2024.189-207>
- Pratiwi, E. D. (2021). Perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas dalam sistem peradilan di Indonesia. *Jurnal Hukum Responsif*, 9(1), 45–59. <https://doi.org/10.14710/jhr.2021.14978>
- Safitri, L. (2022). Penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas secara kekeluargaan: Kajian sosio-legal. *Jurnal Hukum & Masyarakat*, 11(3), 214–230.
- Tanaka, T. (2019). Legal support system for traffic accident victims in Japan. *Asian Journal of Law and Society*, 6(2), 267–284. <https://doi.org/10.1017/als.2019.11>
- UNESCAP. (2021). Asia-Pacific Road Safety Observatory Annual Report 2021. <https://www.unescap.org>
- Wibowo, T. D. A. H. (2024). Mediasi sebagai alternatif penyelesaian sengketa ganti rugi dalam kecelakaan lalu lintas. *Jurnal Alternatif Penyelesaian Sengketa*, 5(1), 45–61. <https://doi.org/10.47710/japs.v5i1.2024.45-61>
- Wulandari, N. (2023). Evaluasi restorative justice dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas: Studi empiris di Kejaksaan Negeri Jakarta Selatan. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 53(1), 1–20. <https://doi.org/10.21143/jhp.vol53.no1.1234>
- Yuliani, D. D., & Hidayat, H. (2020). Peran Jasa Raharja dalam pemberian santunan terhadap korban kecelakaan lalu lintas. *Jurnal Administrasi dan Kebijakan Publik*, 5(1), 75–89.