Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.7 (2026)
Tema/Edisi : Hukum Pidana (Bulan Ketujuh)
https://lexgeneralis.co.id/

PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PAK OGAH ATAS RISIKO KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN UMUM: SUATU KAJIAN YURIDIS NORMATIF

LEGAL LIABILITY OF UNLICENSED TRAFFIC DIRECTORS ("PAK OGAH") FOR THE RISK OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS ON PUBLIC ROADS: A NORMATIVE JURIDICAL STUDY

M.Habib Bukori As Saikhoni, Yudha Guitama dan Rahmat Mustofa

Universitas Trunodjoyo Madura

Korespondensi Penulis : habibukoriassaikhoni@gmail.com

Citation Structure Recommendation :

As Saikhoni, M. Habib Bukori, Yudha Guitama dan Rahmat Mustofa. *Pertanggungjawaban Hukum Pak Ogah atas Risiko Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Umum: Suatu Kajian Yuridis Normatif*. Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.7 (2026).

ABSTRAK

Fenomena Pak Ogah menimbulkan persoalan hukum manakala tindakannya berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas. Penelitian yuridis normatif ini menganalisis kekaburan norma antara UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan KUHP menggunakan pendekatan perundang-undangan serta konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa regulasi lalu lintas memiliki celah karena memfokuskan pertanggungjawaban pada pengemudi. Meskipun demikian, doktrin kealpaan, kausalitas dan penyertaan tetap relevan diterapkan secara cermat. Selain itu, pertanggungjawaban kecelakaan bersifat *shared responsibility* antara Pak Ogah, Kepolisian dan Negara akibat kegagalan fasilitas jalan.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, KUHP, Pak Ogah, Pertanggungjawaban Pidana, UU LLAJ

ABSTRACT

The phenomenon of Pak Ogah raises legal issues when their actions contribute to traffic accidents. This normative juridical research analyzes the ambiguity of legal norms between Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and the Indonesian Criminal Code (KUHP), using statutory and conceptual approaches. The findings indicate that traffic regulations contain a regulatory gap because they primarily focus on drivers' liability. Nevertheless, the legal doctrines of negligence, causation, and participation remain relevant and must be applied carefully. Furthermore, liability for traffic accidents constitutes shared responsibility among Pak Ogah, the Police, and the State due to the failure to provide adequate road infrastructure.

Keywords: Traffic Accidents, Indonesian Criminal Code, Pak Ogah, Criminal Liability, Road Traffic and Transportation Law

A. PENDAHULUAN

Kemacetan lalu lintas di berbagai kota besar Indonesia telah melahirkan fenomena sosial berupa kemunculan pengatur lalu lintas informal yang dikenal secara luas dengan sebutan "Pak Ogah" atau "Polisi Cepek". Fenomena ini umumnya muncul di titik-titik rawan kemacetan seperti pertigaan, putaran balik (*U-turn*) dan perlintasan kereta api yang tidak dijaga oleh petugas resmi, di mana Pak Ogah didefinisikan sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi yang paling banyak ditemukan pada titik-titik tersebut. Secara etimologis maupun konseptual, sejumlah literatur akademik merujuk pada definisi yang dikemukakan Charles A. Coppel, yang menyebut Pak Ogah sebagai pengatur jalan ilegal yang umumnya meminta upah atas jasa pengaturan lalu lintas yang mereka.[1]

Permasalahan hukum Pak Ogah bertumpu pada jarak antara keadaan *de jure* dan *de facto*. Secara *de jure*, pengaturan, penjagaan dan patroli lalu lintas merupakan kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Pasal 14 ayat (1) huruf a UU Nomor 2 Tahun 2002), sedangkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan berada pada pemerintah, pemerintah daerah dan pihak yang berizin menurut UU Nomor 22 Tahun 2009.[2] Tidak ada satu pun norma yang memberi kedudukan hukum kepada Pak Ogah sebagai pengatur lalu lintas. Secara *de facto*, Pak Ogah hadir dan bekerja di putaran balik, pertigaan, dan perlintasan kereta api tanpa penjagaan. Isyarat tangannya diikuti pengemudi dan di sebagian daerah aparat bahkan mengapresiasi peran tersebut. Akibatnya, pihak yang secara hukum tidak berwenang justru secara nyata memengaruhi keputusan pengemudi, sehingga tindakannya dapat menjadi mata rantai dalam terjadinya kecelakaan. Kesenjangan antara apa yang seharusnya (*das sollen*) dan apa yang terjadi (*das sein*) ini membuat hukum pidana tidak memiliki pegangan yang jelas untuk menilai pertanggungjawaban Pak Ogah. Gejala serupa tampak pada aktor informal lain di ruang jalan, seperti juru parkir liar.[3]

---

[1] Fenas Rizky Fanantha Rindang Gici Oktavianti, Nadilla Wahdaniya, *Tinjauan Hukum Pidana Terhadap Aktivitas Pengatur Lalu Lintas Informal (Pak Ogah): Menakar Penerapan Implementasi Pemidanaan Terhadap Pak Ogah Dalam Peraturan Perundang Undangan Criminal*, Jurnal Ilmiah Fenomena, Vol.19, No.02 (November 2024), p.1–14.

[2] Indonesia, *Undang-Undang Republik Indonesia tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia*, UU No.2 Tahun 2002, LN Tahun 2002 No.2, TLN No.4168.

[3] Munzirin, Ruben Achmad dan Darmadi Djufri, *Batasan Kelalaian Sebagai Unsur Kesalahan dalam Tindak Pidana Lalu Lintas*, Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis, Vol.6, No.7 (Juli 2025).

Penelitian terdahulu mengenai Pak Ogah belum menyentuh pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan. *Pertama*, Oktavianti, dkk., (2024) mengkaji implementasi pemidanaan terhadap Pak Ogah dan menyimpulkan bahwa fungsi pengaturan lalu lintas seharusnya diambil alih Kepolisian karena aktivitas Pak Ogah tidak berwenang, tanpa menguji unsur kesalahan dan kausalitas dalam kecelakaan. *Kedua*, Sjarif dkk. (2025) meneliti fenomena Pak Ogah di Kota Makassar dengan pendekatan sosio-yuridis dan menemukan pro-kontra yang berakar pada tidak adanya manajemen lalu lintas yang jelas, tetapi tidak mengonstruksikan pertanggungjawaban hukumnya. *Ketiga*, Pamungkas dkk., (2025) menelaah legalitas tenaga sukarela pelintas jalan di Banyuwangi, yaitu soal izin dan keabsahan peran, bukan akibat pidananya. *Keempat*, Anam dan Chumaida (2023) membahas tanggung jawab penyelenggara jalan atas kecelakaan akibat ketidaklaikan jalan, tanpa melibatkan aktor informal. Dengan demikian, penelitian-penelitian tersebut berfokus pada efektivitas, legalitas, kewenangan dan kelaikan jalan. Penelitian ini berbeda karena (1) menguji pertanggungjawaban pidana Pak Ogah melalui tiga ajaran sekaligus, yaitu *culpa*, kausalitas dan *deelneming*; (2) menganalisis kekaburan norma antara KUHP Nasional (UU 1/2023) dan UU LLAJ dengan penafsiran gramatikal dan sistematis dan (3) memetakan pembagian tanggung jawab antara individu, kepolisian dan negara. Berdasarkan penelusuran penulis, kajian dengan kombinasi tersebut belum ditemukan.[4]

KUHP Nasional (UU Nomor 1 Tahun 2023) mulai berlaku pada 2 Januari 2026 dan mengatur kealpaan yang mengakibatkan kematian atau luka dalam Bab XXIII Buku Kedua. Pasal 36 menentukan bahwa kealpaan hanya dapat dipidana apabila secara tegas ditentukan oleh undang-undang. Pasal 474 ayat (1) mengatur kealpaan yang mengakibatkan luka sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan jabatan, mata pencaharian, atau profesi, dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda kategori II. Ayat (2) mengatur kealpaan yang mengakibatkan luka berat, dengan pidana penjara paling lama 3 tahun atau denda kategori III. Ayat (3) mengatur kealpaan yang mengakibatkan matinya orang, dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau denda kategori V.

[4] Febrio Wahyu Bimo Pamungkas, Hafid Zakariya dan Nourma Dewi, *Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Lalu Lintas yang Menyebabkan Kecelakaan Di Kabupaten Sukoharjo*, Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis, Vol.6, No.7 (Juli 2025).

Pasal 475 memberatkan pidana sepertiga apabila perbuatan dilakukan dalam menjalankan jabatan, mata pencaharian, atau profesi. Berbeda dengan Pasal 310 UU LLAJ yang menyasar "setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor", subjek Pasal 474 adalah "setiap orang". Secara gramatikal, rumusan ini lebih luas dan membuka pertanyaan apakah pihak non-pengemudi seperti Pak Ogah dapat dijangkau. Namun, Pasal 474 tidak merumuskan pengertian kealpaan, sehingga ukurannya tetap bergantung pada penafsiran.[5]

Pak Ogah, yang juga dikenal dengan sebutan "Polisi Cepek", adalah orang perseorangan yang mengatur lalu lintas di jalan umum tanpa penunjukan, izin, atau kewenangan dari instansi resmi. Ia bukan anggota Kepolisian, bukan petugas Dinas Perhubungan dan tidak tergabung dalam struktur kelembagaan mana pun. Charles A. Coppel mendefinisikannya sebagai pengatur jalan ilegal (*illegal traffic wardens*) yang umumnya meminta upah atas jasa mengatur lalu lintas. Dalam praktik, Pak Ogah bekerja dengan memberi isyarat tangan atau peluit kepada pengemudi untuk berhenti, melaju, atau berbelok dan imbalannya biasanya berupa uang yang diberikan sukarela oleh pengemudi.[6]

Lokasi kerjanya terpusat di titik-titik rawan kemacetan yang tidak dijaga petugas resmi, yaitu pertigaan, putaran balik (*U-turn*) dan perlintasan kereta api yang tidak berpalang pintu atau tidak dijaga. Di titik-titik inilah arus kendaraan bertemu atau berpotongan, sehingga keputusan pengemudi untuk masuk atau melintas sangat dipengaruhi isyarat Pak Ogah. Dengan demikian, ia berada tepat di ruang yang secara hukum merupakan kewenangan Kepolisian, tetapi secara nyata ditinggalkan. Di sejumlah daerah, seperti Kota Bandar Lampung, peran serupa dikenal dengan istilah Sukarelawan Pengatur Lalu Lintas (Supeltas).[7]

---

[5] Jainudin, Aman Maarij dan Erham, *Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pemblokiran Jalan: Studi Kasus Polres Bima*, Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis, Vol.6, No.7 (Juli 2025).

[6] Icha Sri Herlina and Happy Yulia Anggraeni, *Harmonisasi Asas Legalitas Formal dengan Pengakuan Hukum yang Hidup di Masyarakat (Living Law) dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Nasional*, Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis, Vol.6, No.7 (Juli 2025).

[7] Xavier Nugraha, dkk., *Pragmatisme Hukum dan Sunset Review: Menuju Proses Legislasi yang Responsif dan Akuntabel*, Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis, Vol.6, No.10 (Oktober 2025).

Kehadiran pak ogah menimbulkan pro dan kontra di tengah masyarakat. Di satu sisi, sebagian kalangan menilai keberadaan mereka membantu kelancaran arus lalu lintas pada titik-titik yang tidak terjangkau pengawasan resmi kepolisian, sebagaimana ditemukan dalam praktik di Kabupaten Banyuwangi di mana Satuan Lalu Lintas setempat bahkan secara terbuka mengapresiasi kontribusi Pak Ogah dalam membantu kelancaran arus lalu lintas pada area yang sulit dijangkau petugas. Di sisi lain, tindakan mereka dinilai berpotensi menimbulkan keresahan, pungutan liar, bahkan risiko kecelakaan, sebagaimana tergambar dari kasus pembukaan paksa *road barrier* oleh Pak Ogah/Supeltas tanpa izin di Bandar Lampung yang bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[8,9]

Kompleksitas persoalan ini terletak pada tiga pilar doktrin hukum pidana yang saling berkaitan. Standar kealpaan (*culpa*). Ajaran kealpaan dalam hukum pidana Indonesia, sebagaimana dijelaskan Eddy O.S. Hiariej, merujuk pada asas *imperitia culpae annumeratur* yang bermakna kealpaan adalah suatu bentuk kesalahan yang timbul karena seseorang tidak menduga akibat yang seharusnya dapat diduga, atau kurang berhati-hati dalam bertindak. Persoalannya, standar kehati-hatian (*zorgvuldigheid*) yang selama ini diterapkan pengadilan pada umumnya ditujukan kepada pengemudi kendaraan bermotor, bukan kepada pihak ketiga informal yang secara sukarela turut memengaruhi arus lalu lintas. Ajaran kausalitas (*leer van het causaal verband*), yang berfungsi menentukan apakah suatu perbuatan dapat dianggap sebagai sebab (*causa*) yang relevan secara hukum atas timbulnya akibat kecelakaan, mengingat kecelakaan lalu lintas hampir selalu melibatkan rangkaian faktor multikausal kondisi jalan, perilaku pengemudi, kondisi kendaraan, hingga intervensi Pak Ogah itu sendiri. Ajaran penyertaan (*deelneming*) sebagaimana diatur dalam Pasal 55 dan Pasal 56 KUHP, yang berlaku apabila dalam suatu tindak pidana terlibat lebih dari satu orang sehingga harus dicari bentuk pertanggungjawaban masing-masing pihak yang terlibat.

---

[8] Rudi Mulyanto Jaza Ilham Pamungkas, Irwan Kurniawan Soetijono, *Legalitas Tenaga Sukarela Pelintas Jalan dalam Peraturan Lalu Lintas di Kabupaten Banyuwang*i, Amar Jurnal Ilmiah Hukum, Vol.3, No.1 (Juli 2025), p.36–46.

[9] Indonesia, *Undang-Undang Republik Indonesia tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU No.22 Tahun 2009, LN Tahun 2009 No.96, TLN No.5025.

Doktrin klasik Moeljatno membedakan pelaku (*pleger*), yang turut melakukan (*medepleger*), penganjur (*uitlokker*) dan pembantu (*medeplichtige*), di mana pelaku (*pleger*) dipahami sebagai orang yang memenuhi unsur-unsur tindak pidana dan karenanya paling bertanggung jawab atas terjadinya tindak pidana tersebut namun kerangka ini pada dasarnya dirancang untuk relasi antarpelaku aktif tindak pidana, bukan untuk mengonstruksikan hubungan kausal-normatif antara tindakan pengaturan lalu lintas informal dan kelalaian berkendara yang berujung kecelakaan.[10]

Penelitian-penelitian terdahulu mengenai Pak Ogah umumnya masih berfokus pada kajian sosio-yuridis dan efektivitas keberadaannya di masyarakat. Sebagai contoh, kajian menggunakan pendekatan yuridis sosiologis menunjukkan bahwa keberadaan Pak Ogah tetap menuai pro dan kontra sebagai akibat tidak adanya sistem manajemen lalu lintas yang jelas dari pihak berwajib, sehingga aktivitas mereka tetap tidak dapat dikatakan sah secara hukum. Kajian lain yang menyoroti implementasi pemidanaan terhadap Pak Ogah menyimpulkan bahwa aparat kepolisian sebagai lembaga resmi yang berwenang seharusnya mengambil alih fungsi pengaturan lalu lintas, karena aktivitas Pak Ogah yang tidak memiliki wewenang bersifat ilegal. Sementara itu, penelitian mengenai pertanggungjawaban hukum kecelakaan lalu lintas pada umumnya, termasuk kajian yuridis normatif terhadap kecelakaan akibat kelalaian pengemudi, secara konsisten memosisikan pengemudi kendaraan bermotor sebagai subjek pertanggungjawaban utama, baik secara pidana maupun perdata.[11]

Penelitian ini bertolak dari adanya kekaburan norma (*vague normen*), yaitu keadaan ketika suatu rumusan tidak memiliki arti yang pasti sehingga membuka tafsir yang bervariasi dan mengancam kepastian hukum. Kekaburan tampak pada tiga hal. Pertama, Pasal 310 UU LLAJ menyasar pengemudi, sedangkan Pasal 474 KUHP Nasional menyasar "setiap orang", tanpa kejelasan pasal mana yang menjangkau pihak non-pengemudi. Kedua, tidak ada rumusan kealpaan dan ukuran kausalitas bagi pihak ketiga informal.

---

[10] Emy Rosna Wati, Abdul Fatah, *Hukum Pidana*, Umsida Press, Sidoarjo, 2020.

[11] Ririn Nurfaathirany Heri Nurfadila Sjarif, Firman Umar, *Fenomena 'Pak Ogah' di Kota Makassar dalam Perspektif Sosio-Yuridis: Implikasi terhadap Penegakan Hukum dan Ketertiban Sosial*, Vol.12, No.2 (Desember 2025), p.177–85.

Ketiga, ajaran penyertaan dirancang untuk pelaku aktif, bukan pertemuan dua kealpaan. Untuk menjawabnya, penelitian ini memakai penafsiran gramatikal untuk memaknai frasa "setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor" dan "setiap orang yang karena kealpaannya". Penelitian ini juga memakai penafsiran sistematis untuk membaca hubungan Pasal 36 dan Pasal 474 KUHP Nasional dengan UU LLAJ dan UU Kepolisian sebagai satu sistem yang koheren, termasuk asas *lex specialis derogat legi generali* antara UU LLAJ dan KUHP.[12]

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk: (1) menganalisis kekaburan norma dalam KUHP Nasional dan UU Nomor 22 Tahun 2009 yang menyebabkan Pak Ogah luput dari jangkauan pertanggungjawaban pidana; (2) menganalisis relevansi dan kecukupan ajaran kealpaan (*culpa*), kausalitas dan penyertaan (*deelneming*) untuk menilai tindakan Pak Ogah dan (3) menentukan pembagian tanggung jawab atas risiko kecelakaan antara Pak Ogah, kepolisian dan negara.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang mengkaji norma hukum tertulis (*law in books*) melalui penelusuran bahan kepustakaan dan data sekunder, sebagaimana lazim digunakan dalam kajian pertanggungjawaban hukum kecelakaan lalu lintas yang meneliti bahan-bahan kepustakaan dan menggunakan data sekunder, guna menganalisis kekaburan norma dalam KUHP dan UU LLAJ terkait kedudukan Pak Ogah sebagai subjek pertanggungjawaban pidana.Metodologi penelitian bersifat opsional, tergantung kepada metodologi penelitian hukum yang digunakan dalam naskah penelitian tersebut.[13]

Penelitian menggunakan tiga pendekatan sekaligus: pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) untuk menelaah KUHP, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan UU Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP Nasional; pendekatan konseptual (*conceptual approach*) untuk menelaah doktrin kealpaan (*culpa*),

[12] L. B. Maspaitella dan A. R. Hakim, *Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Parkir Liar di Kota Surabaya*, Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis, Vol.5, No.7 (Juli 2024).

[13] Piatur Pangaribuan Adelia Winda Irani, Muhammad Hery Susanto, *Pertanggungjawaban Hukum terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi*, Jurnal Lex Suprema, Vol.4, Vol.2 (September 2022), p.65–79.

kausalitas dan penyertaan (*deelneming*) menurut pandangan ahli seperti Moeljatno dan Eddy O.S. Hiariej; serta pendekatan kasus (*case approach*) untuk memperkaya analisis dengan peristiwa konkret keterlibatan Pak Ogah dalam insiden lalu lintas, seperti kasus pembukaan paksa road barrier oleh Supeltas/Pak Ogah di Bandar Lampung yang bertentangan dengan UU Nomor 22 Tahun 2009.[14]

Bahan hukum yang digunakan meliputi bahan hukum primer (KUHP, UU Nomor 1 Tahun 2023, UU Nomor 22 Tahun 2009, UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian, serta putusan pengadilan yang relevan), bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah dan hasil penelitian terdahuluyang meliputi bahan hukum primer berupa aturan perundangan relevan serta bahan hukum sekunder seperti buku teks, artikel ilmiah dan jurnal hukum yang mendukung analisis dan bahan hukum tersier berupa kamus hukum dan basis data hukum daring.[15,16]

1. Sejauh mana kekaburan norma dalam KUHP dan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ menyebabkan Pak Ogah luput dari jangkauan pertanggungjawaban pidana, padahal secara faktual tindakannya dapat menjadi mata rantai kausal yang menentukan terjadinya kecelakaan lalu lintas?
2. Apakah ajaran kealpaan (*culpa*), kausalitas dan penyertaan (*deelneming*) yang dirumuskan dalam tradisi KUHP kolonial masih relevan dan memadai untuk menjerat Pak Ogah, ataukah justru ketiga ajaran tersebut terbukti gagal beradaptasi terhadap fenomena sosial kontemporer yang tidak pernah dibayangkan pembentuk KUHP?
3. Ketika hukum tidak mampu memberi kepastian atas batas pertanggungjawaban pidana Pak Ogah, pihak manakah yang sesungguhnya harus dibebani tanggung jawab atas risiko kecelakaan yang timbul — Pak Ogah secara individual, aparat kepolisian yang membiarkan praktik ilegal ini berlangsung, ataukah negara yang gagal menyediakan manajemen lalu lintas yang memadai sehingga kekosongan itu diisi oleh aktor informal?

---

[14] Agung Hidayat, *Critical Review Buku 'Penelitian Hukum'peter Mahmud Marzuki Penelitian Hukum Ad Quemtentang Norma*, Yustisia Merdeka Jurnal Ilmiah Hukum, Vol.7, No. (Desember 2021), p.117–25.

[15] *Ibid*.

[16] Indonesia, *Undang-Undang Republik Indonesia tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, UU No.1 Tahun 2023, LN Tahun 2023 No.1, TLN No.6842.

B. PEMBAHASAN

1. Kekaburan Norma dalam KUHP dan UU LLAJ terhadap Kedudukan Pak Ogah sebagai Subjek Pertanggungjawaban Pidana

a. Pak Ogah sebagai Fenomena Sosial di Luar Antisipasi Norma

Pak Ogah, yang di sejumlah daerah juga disebut polisi cepek atau pengatur lalu lintas informal, merupakan fenomena sosial yang tumbuh ketika sebagian masyarakat berinisiatif membantu mengurai antrean kendaraan di persimpangan atau putaran balik, sering kali dengan mengharapkan imbalan. Istilah Pak Ogah tidak boleh serta-merta disamakan dengan Sukarelawan Pengatur Lalu Lintas (Supeltas) yang dibina atau ditugaskan melalui mekanisme resmi; status dan kewenangan harus ditentukan berdasarkan fakta, termasuk ada atau tidaknya penugasan, pelatihan, atribut dan koordinasi dengan instansi berwenang. Dalam artikel ini, istilah Pak Ogah digunakan untuk orang yang secara mandiri mengatur atau memberi aba-aba lalu lintas tanpa kewenangan resmi. Persoalan hukumnya bukan sekadar apakah aktivitas tersebut informal, melainkan apakah tindakan konkret orang itu melanggar larangan tertentu, menimbulkan akibat yang dilarang dan dilakukan dengan kesalahan yang disyaratkan hukum pidana.[17]

Perlu diluruskan bahwa Pasal 13 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tidak menyatakan bahwa penyelenggaraan lalu lintas merupakan tanggung jawab pihak yang memiliki izin resmi. Pasal tersebut mengatur koordinasi penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan keanggotaan yang juga mencakup unsur masyarakat. Tanggung jawab negara atas lalu lintas dan pembinaannya justru dinyatakan dalam Pasal 5 UU LLAJ, sementara Pasal 7 membagi pelaksanaan urusan sesuai tugas dan kewenangan instansi terkait. Karena itu, penggunaan Pasal 13 sebagai dasar langsung untuk menyimpulkan bahwa setiap Pak Ogah melakukan tindak pidana adalah keliru. Status informal dapat menjadi konteks untuk menilai kewenangan, tetapi tidak menggantikan pembuktian unsur delik.[18]

---

[17] Rindang Gici Oktavianti, Nadilla Wahdaniya, *Tinjauan Hukum Pidana terhadap Aktivitas Pengatur Lalu Lintas Informal (Pak Ogah): Menakar Penerapan Implementasi Pemidanaan terhadap Pak Ogah dalam Peraturan Perundang Undangan Criminal*.

[18] H.Khomsiyah, *Strategi Bertahan Hidup Sukarelawan Lalu Lintas Jalan (Pak Ogah) di Kabupaten Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta*, Jurnal Pendidikan Sosiologi, Vol.6, No.1 (2017).

2. Kekaburan Norma pada Tataran Subjek Hukum dalam KUHP Nasional

Dalam menentukan pertanggungjawaban pidana Pak Ogah yang tindakannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas, analisis dapat menggunakan Pasal 474 ayat (3) jo. Pasal 36 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP. Pasal 474 ayat (3) mengatur bahwa setiap orang yang karena kealpaannya mengakibatkan matinya orang lain dapat dipidana dengan penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak kategori V. Berbeda dengan Pasal 310 UU LLAJ yang secara khusus menyebut orang yang mengemudikan kendaraan bermotor, Pasal 474 ayat (3) menggunakan frasa "Setiap Orang" tanpa membatasi subjek hukum hanya pada pengemudi kendaraan.

Berdasarkan penafsiran gramatikal, frasa "Setiap Orang" menunjukkan bahwa subjek hukum dalam ketentuan tersebut tidak terbatas pada pengemudi, tetapi dapat mencakup orang lain yang memenuhi unsur tindak pidana. Dengan demikian, Pak Ogah berpotensi dimintai pertanggungjawaban pidana apabila perbuatannya, seperti membuka paksa *road barrier* atau mengarahkan kendaraan secara berbahaya, terbukti dilakukan karena kealpaan dan mengakibatkan kematian seseorang. Namun, berdasarkan Pasal 36 ayat (2) KUHP, tindak pidana karena kealpaan hanya dapat dipidana apabila ditentukan secara tegas dalam peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, penerapan Pasal 474 ayat (3) tetap harus didasarkan pada pembuktian unsur kealpaan dan hubungan sebab akibat antara perbuatan Pak Ogah dan kematian korban, bukan semata-mata karena Pak Ogah berada di lokasi kecelakaan.[19]

3. Kekaburan Norma pada Tataran Doktrin: Ketidakcukupan Kerangka *Culpa*, Kausalitas dan *Deelneming*

Ajaran kausalitas menghadapi kesulitan serupa. Kecelakaan lalu lintas pada umumnya bersifat multikausal — melibatkan kondisi jalan, perilaku pengemudi lain, kondisi kendaraan dan intervensi Pak Ogah sekaligus. Literatur hukum pidana Indonesia mengenal berbagai varian teori kausalitas (*condicio sine qua non* dari von Buri hingga teori kausalitas yang diadekuasi), sebagaimana tercermin dalam struktur pembahasan ajaran kausalitas dalam hukum pidana yang meliputi macam-macam teori kausalitas hingga kausalitas dalam hal tidak berbuat. Persoalannya,

[19] E.Alia, *Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pengemudi yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan Korban Jiwa Menurut KUHP Baru*, Legal Dialogica, Vol.1, No.2 (2026).

norma positif Indonesia tidak menyediakan kaidah eksplisit tentang bagaimana menentukan derajat relevansi kausal tindakan pihak ketiga non-pengemudi terhadap suatu kecelakaan — sehingga penentuannya sepenuhnya bergantung pada penafsiran hakim kasus per kasus, yang berpotensi menghasilkan disparitas putusan.[20]

ajaran penyertaan (*deelneming*) dalam Pasal 55 dan 56 KUHP juga tidak dirancang untuk mengakomodasi relasi antara Pak Ogah dan pengemudi yang mengalami kecelakaan. Moeljatno merumuskan bahwa penyertaan terjadi jika suatu tindak pidana dilakukan oleh dua orang atau lebih, dan pelaku (*pleger*) adalah orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi unsur-unsur pidana, sehingga dialah yang paling bertanggung jawab atas terjadinya tindak pidana — karena tanpa perbuatannya, tindak pidana tidak akan terjadi. Struktur *deelneming* klasik ini mengandaikan adanya kesengajaan bersama (*deelnemingsopzet*) di antara para pelaku untuk mewujudkan delik yang sama. Padahal, dalam kasus kecelakaan yang melibatkan Pak Ogah, umumnya tidak terdapat kehendak bersama antara Pak Ogah dan pengemudi untuk menimbulkan kecelakaan — yang ada hanyalah pertemuan dua kealpaan (kealpaan Pak Ogah dalam memberi isyarat dan kealpaan pengemudi dalam merespons isyarat tersebut). Doktrin penyertaan tradisional, yang lahir dari paradigma delik sengaja (*dolus*), dengan demikian tidak sepenuhnya kompatibel untuk mengonstruksikan pertanggungjawaban dalam delik kealpaan yang melibatkan dua pihak independen semacam ini — suatu titik buta doktrinal yang oleh literatur hukum pidana disebut sebagai persoalan "*culpa in participatione*" dan belum banyak dibahas tuntas dalam bahan hukum sekunder Indonesia.[21]

4. Implikasi Kekaburan Norma terhadap Kepastian Hukum

Akumulasi kekaburan pada tiga tataran doktrin di atas berimplikasi langsung pada dua risiko yuridis yang saling bertentangan. Di satu sisi, kekaburan ini berpotensi menghasilkan impunitas — Pak Ogah luput dari jerat hukum meski nyata-nyata berkontribusi terhadap kecelakaan, karena aparat penegak hukum kesulitan menemukan dasar hukum yang cukup kuat (*sufficient legal basis*) untuk menjeratnya.

---

[20] Didik Endro Purwoleksono, *Hukum Pidana*, Airlangga University Press, Surabaya, 2013.
[21] Emy Rosna Wati, Abdul Fatah, *Hukum Pidana*.

Temuan lapangan mengonfirmasi kecenderungan ini: keberadaan Pak Ogah yang tetap menuai pro-kontra pada dasarnya merupakan akibat dari tidak adanya sistem manajemen lalu lintas yang jelas dari pihak berwajib, meskipun aktivitas mereka tetap tidak dapat dikatakan sah secara hukum. Di sisi lain, kekaburan yang sama berpotensi menghasilkan kriminalisasi sewenang-wenang — Pak Ogah dipidana semata berdasarkan status ilegalnya (*status offense*), tanpa pembuktian yang cermat atas unsur kesalahan dan hubungan kausal yang dipersyaratkan asas *geen straf zonder schuld* (tiada pidana tanpa kesalahan), sebuah asas fundamental yang menurut Moeljatno memang tidak tertuang dalam hukum tertulis, melainkan hidup sebagai hukum tidak tertulis yang mengikat penegakan hukum pidana.[22]

5. Relevansi Ajaran Kealpaan (*Culpa*), Kausalitas dan Penyertaan (*Deelneming*) terhadap Pertanggungjawaban Hukum Pak Ogah

a. Relevansi Ajaran Kealpaan (*Culpa*)

Konsep kealpaan (*culpa*) menjadi penting dalam kasus kecelakaan lalu lintas karena suatu kecelakaan tidak selalu terjadi akibat adanya kehendak seseorang untuk menimbulkan akibat tertentu. Dalam konteks Pak Ogah, pertanggungjawaban pidana karena kealpaan hanya dapat dikenakan apabila dapat dibuktikan bahwa terdapat tindakan lalai yang menurut hukum dapat dibebankan kepada orang tersebut.[23]

Pasal 36 KUHP Nasional pada dasarnya menentukan bahwa pertanggungjawaban pidana berkaitan dengan tindak pidana yang dilakukan dengan sengaja maupun karena kealpaan. Namun, tindak pidana yang dilakukan karena kealpaan hanya dapat dikenakan pidana apabila ketentuan mengenai kealpaan tersebut secara tegas ditentukan dalam peraturan perundang-undangan. Oleh sebab itu, terjadinya kecelakaan semata tidak dapat dijadikan dasar untuk langsung menyatakan bahwa seseorang telah melakukan tindak pidana karena kealpaan.

[22] Lukman Hakim, *Asas Asas Hukum Pidana*, Penerbit Deepublish, Yogyakarta, 2020.
[23] Bayu Arsyifa Rahmadi, *Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pelaku atas Kealpaan dalam Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain*, Jurnal Sol Justicia, Vol.8, No.1 (September 2025), p.92–108.

Dalam konteks Pak Ogah, persoalan mengenai kealpaan dapat muncul ketika tindakan yang dilakukan secara nyata memberikan pengaruh terhadap pergerakan kendaraan dan pada saat yang sama terdapat tuntutan untuk bertindak secara hati-hati. Sebagai contoh, seorang Pak Ogah memberikan tanda kepada pengemudi agar masuk ke jalan utama, padahal situasi lalu lintas sebenarnya tidak aman. Jika kemudian kendaraan tersebut bertabrakan dengan kendaraan lain, perlu dinilai apakah Pak Ogah dapat memperkirakan kemungkinan terjadinya kecelakaan tersebut dan apakah seharusnya ia dapat melakukan tindakan lain yang lebih aman untuk mencegah timbulnya akibat.[24]

Penentuan adanya kelalaian dalam tindak pidana lalu lintas tidak cukup hanya didasarkan pada akibat yang telah terjadi. Penilaian terhadap ***culpa*** harus memperhatikan kewajiban untuk bertindak hati-hati, kemampuan objektif seseorang dalam memperkirakan akibat dari tindakannya, serta hubungan kausal antara perbuatan dan peristiwa yang terjadi Berdasarkan hal tersebut, ajaran *culpa* masih dapat digunakan untuk menilai tindakan Pak Ogah. Meskipun demikian, penerapannya harus dilakukan secara cermat dan tidak boleh hanya berdasarkan fakta bahwa seorang Pak Ogah berada di lokasi ketika kecelakaan terjadi. Harus terdapat pembuktian mengenai tindakan konkret yang dilakukan, kewajiban untuk bertindak hati-hati, adanya penyimpangan terhadap standar kehati-hatian, serta adanya akibat yang secara hukum dapat dibebankan kepada Pak Ogah tersebut.

b. Relevansi Ajaran Kualitas (sebab-akibat)

Selain persoalan kealpaan, aspek yang sangat penting adalah menentukan hubungan sebab-akibat antara tindakan Pak Ogah dengan kecelakaan yang terjadi. Ajaran kausalitas diperlukan untuk menentukan apakah tindakan Pak Ogah benar-benar merupakan penyebab yang relevan terhadap kecelakaan atau hanya merupakan suatu keadaan yang terjadi sebelum kecelakaan tanpa mempunyai hubungan hukum yang cukup kuat.

[24] Sulanjar Tri Setiawan, Suwarno Abadi dan Rihantoro Bayuaji, *Penegakan Hukum Pidana terhadap Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas*, Vol.2, No.3 (Desember 2024), p.295–313.

Ajaran kausalitas dalam hukum pidana pada dasarnya digunakan untuk menentukan hubungan objektif antara perbuatan seseorang dengan akibat yang dilarang sehingga dapat diketahui apakah akibat tersebut dapat dipertanggungjawabkan kepada pelaku.[25]

Sebagai gambaran, apabila Pak Ogah memberikan aba-aba kepada seorang pengendara untuk melanjutkan perjalanan, kemudian kendaraan tersebut mengalami tabrakan dengan kendaraan lain, keadaan tersebut belum dapat langsung dijadikan dasar untuk menyatakan bahwa kecelakaan terjadi karena tindakan Pak Ogah. Masih terdapat berbagai faktor lain yang harus diperiksa, seperti kecepatan kendaraan, keadaan jalan, kondisi kendaraan, perilaku pengendara lain, jarak pandang, maupun kemungkinan adanya pelanggaran lalu lintas dari pihak lain.

bahwa teori *conditio sine qua non* memandang suatu perbuatan sebagai sebab apabila akibat tidak akan terjadi tanpa adanya perbuatan tersebut. Namun, teori tersebut memiliki kelemahan karena dapat menempatkan berbagai faktor dalam suatu rangkaian peristiwa sebagai penyebab yang mempunyai nilai sama. Kondisi tersebut kemudian mendorong berkembangnya teori individualisasi dan teori generalisasi dalam ajaran kausalitas.[26]

Persoalan tersebut sangat relevan apabila diterapkan dalam kasus Pak Ogah. Jika hubungan kausalitas hanya dipahami secara sederhana, setiap tindakan yang terjadi sebelum kecelakaan dapat dianggap sebagai penyebab kecelakaan. Cara berpikir seperti ini belum cukup untuk menentukan pertanggungjawaban pidana karena harus ditentukan terlebih dahulu hubungan kausal yang secara hukum dapat dipertanggungjawabkan Menjelaskan bahwa dalam menentukan hubungan sebab-akibat dalam praktik hukum pidana, seluruh faktor yang terdapat dalam suatu tindak pidana perlu diperhatikan dan kemudian dinilai untuk menemukan hubungan kausal antara perbuatan dan akibat.

---

[25] Muh. Nizar, Amiruddin dan Lalu Sabardi, *Ajaran Kausalitas dalam Penegakan Hukum Pidana (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 498 K/Pid/2016)*, Jurnal Education and Development, Vol.7, No.1 (Januari 2019), p.185–96.

[26] Lhedrik Lienarto, *Penerapan Asas Conditio Sine Qua Non dalam Tindak Pidana di Indonesia,* Lex Crimen, Vol.5, No.6 (Agustus 2016), p.32–39.

Oleh karena itu, dalam kasus kecelakaan yang berkaitan dengan tindakan Pak Ogah, seluruh rangkaian kejadian perlu dianalisis secara menyeluruh. Apabila kecelakaan kemungkinan besar tetap terjadi meskipun Pak Ogah tidak memberikan aba-aba, maka hubungan kausal antara tindakan Pak Ogah dan kecelakaan tersebut menjadi semakin lemah. Sebaliknya, apabila dapat dibuktikan bahwa aba-aba yang diberikan Pak Ogah menjadi faktor penting yang menyebabkan kendaraan masuk ke kondisi atau jalur berbahaya hingga akhirnya terjadi kecelakaan, maka hubungan sebab-akibatnya menjadi lebih kuat.

Dengan demikian, ajaran kausalitas masih mempunyai relevansi dalam kasus Pak Ogah. Namun, penerapannya tidak cukup hanya menggunakan pendekatan *conditio sine qua non*. Diperlukan penilaian terhadap faktor penyebab yang memiliki relevansi hukum sehingga tidak seluruh faktor dalam rangkaian peristiwa secara otomatis dijadikan dasar untuk membebankan pertanggungjawaban pidana.

c. Relevansi Penyertaan (*Deelneming*)

Berbeda dengan kealpaan dan kausalitas, persoalan *deelneming* berkaitan dengan bentuk keterlibatan seseorang bersama pihak lain dalam suatu tindak pidana. Konsep penyertaan digunakan untuk menentukan apakah seseorang yang terlibat dalam suatu peristiwa pidana dapat dimintai pertanggungjawaban sebagai pelaku, peserta, penganjur, atau pembantu. Dalam hukum pidana, penyertaan pada dasarnya berkaitan dengan keterlibatan lebih dari satu orang dalam terjadinya suatu tindak pidana

Dalam KUHP Nasional, konsep penyertaan tetap dikenal. Pasal 20 UU Nomor 1 Tahun 2023 mengatur mengenai pihak-pihak yang dapat dipidana sebagai pelaku, sedangkan Pasal 21 mengatur mengenai pembantuan dalam tindak pidana. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa hukum pidana tidak hanya mempertanggungjawabkan orang yang secara langsung melakukan suatu tindak pidana, tetapi juga dapat menjangkau pihak lain yang mempunyai bentuk keterlibatan tertentu.

bentuk penyertaan dapat dibedakan menjadi pembuat yang meliputi pelaku (*pleger*), orang yang menyuruh melakukan (*doenpleger*), orang yang turut melakukan (*medepleger*) dan penganjur (*uitlokker*), serta pembantu (*medeplichtige*).

Apabila konsep tersebut dikaitkan dengan Pak Ogah, keberadaan seseorang di lokasi kecelakaan atau aktivitasnya dalam membantu mengatur lalu lintas tidak secara otomatis menjadikannya sebagai peserta tindak pidana. Sebagai contoh, apabila seorang pengendara melakukan pelanggaran lalu lintas sedangkan Pak Ogah hanya berada di sekitar tempat kejadian, keadaan tersebut belum cukup untuk menyatakan bahwa Pak Ogah turut melakukan tindak pidana. Ajaran penyertaan pada dasarnya digunakan untuk memperluas pertanggungjawaban pidana terhadap pihak yang benar-benar mempunyai keterlibatan dalam terwujudnya suatu tindak pidana, bukan untuk memberikan pertanggungjawaban hanya karena seseorang berada di tempat kejadian

Namun, kondisi berbeda dapat terjadi apabila terdapat bukti bahwa Pak Ogah secara sadar dan sengaja bekerja sama dengan pihak lain untuk melakukan perbuatan yang membahayakan pengguna jalan. Begitu pula apabila bantuan yang diberikan memang ditujukan untuk membantu terlaksananya tindak pidana atau terdapat tindakan sadar untuk mendorong pihak lain melakukan perbuatan pidana. Dalam kondisi demikian, konsep penyertaan maupun pembantuan dapat dipertimbangkan.

Dengan demikian, penerapan *deelneming* terhadap Pak Ogah tidak dapat hanya didasarkan pada adanya hubungan atau interaksi antara Pak Ogah dengan pengendara. Harus terlebih dahulu dibuktikan bentuk keterlibatan yang memenuhi persyaratan penyertaan dalam hukum pidana**.** Hal ini sejalan dengan prinsip bahwa penyertaan merupakan dasar untuk memperluas pertanggungjawaban pidana kepada orang yang mempunyai keterlibatan tertentu dalam terjadinya tindak pidana.[27]

[27] Adrio Jackmuci Kalensang, *Hubungan Sebab Akibat (Causaliteit) dalam Hukum Pidana dan Penerapannya dalam Praktek*, Lex Crimen, Vol.5, No.7 (Juli 2016), p.12–19.

d. Kemampuan Ketiga Ajaran Beradaptasi terhadap Fenomena Pak Ogah

Berdasarkan pembahasan mengenai *culpa*, kausalitas, dan *deelneming*, ketiga ajaran tersebut belum dapat dikatakan tidak mampu beradaptasi dengan fenomena sosial seperti keberadaan Pak Ogah. Ketiganya masih dapat digunakan sebagai dasar untuk menganalisis pertanggungjawaban pidana. Permasalahan yang muncul lebih berkaitan dengan bagaimana doktrin tersebut diterapkan terhadap kondisi konkret yang berkembang dalam masyarakat. Hal ini sejalan dengan pandangan Kalensang (2016) bahwa penerapan ajaran kausalitas dalam praktik perlu disesuaikan dengan perkembangan hukum yang hidup dalam masyarakat.

Fenomena Pak Ogah menunjukkan adanya perbedaan antara praktik sosial yang berkembang di masyarakat dengan konstruksi hukum formal. Pak Ogah tidak mempunyai kedudukan yang sama dengan aparat resmi yang memperoleh kewenangan untuk mengatur lalu lintas. Namun, dalam praktiknya, tindakan yang dilakukan dapat memengaruhi keputusan dan perilaku pengguna jalan. Oleh sebab itu, ketika tindakan tersebut berkaitan dengan kecelakaan, perlu ditentukan terlebih dahulu apakah tindakan tersebut masih merupakan aktivitas sosial informal atau telah berkembang menjadi perbuatan yang dapat menimbulkan pertanggungjawaban pidana.[28]

Selain itu, kecelakaan lalu lintas pada dasarnya dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor. Anam dan Chumaida (2023) menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas juga dapat berkaitan dengan kondisi atau ketidaklaikan jalan. Oleh karena itu, penentuan pihak yang bertanggung jawab membutuhkan identifikasi terhadap berbagai faktor yang berperan dalam terjadinya kecelakaan.[29]

Sehingga dengan demikian, hukum pidana tidak seharusnya langsung menganggap bahwa setiap kecelakaan yang terjadi setelah adanya tindakan Pak Ogah merupakan akibat dari tindakan tersebut.

---

[28] Adhe Ismail Ananda, dkk., *Analisis Penyertaan (Deelneming) dalam Tindak Pidana*, Jurnal Syariah Hukum Islam, Vol.6, No.2 (Desember 2023), p.1–10.

[29] Puput Widya Astuti, *Keberadaan Ajaran Penyertaan sebagai Perluasan Delik dan Perluasan Pertanggungjawaban Pidana (Pasal 55 dan 56 KUHP)*, Jurnal JURISTIC, Vol.2, No.2 (Agustus 2021), p.217–29.

Pertanggungjawaban pidana tetap membutuhkan pembuktian secara bertahap. Pertama, harus dibuktikan adanya kesalahan berupa kealpaan. Kedua, harus dibuktikan hubungan sebab-akibat yang relevan antara tindakan dan akibat. Ketiga, apabila terdapat keterlibatan pihak lain, perlu ditentukan apakah keterlibatan tersebut memenuhi unsur penyertaan atau pembantuan. Pendekatan tersebut sejalan dengan kajian mengenai *culpa* dalam tindak pidana lalu lintas yang menekankan pentingnya pembuktian kesalahan dan hubungan kausal sebelum seseorang dibebani pertanggungjawaban pidana.[30]

6. Alokasi Pertanggungjawaban Hukum atas Risiko Kecelakaan antara Tanggung Jawab Individu, Kepolisian dan Negara

a. Dilema Pembebanan Pertanggungjawaban Pidana Individual pada Pak Ogah

Ketika timbul risiko atau peristiwa kecelakaan lalu lintas akibat aba-aba/intervensi Pak Ogah, penegakan hukum pidana yang hanya membebankan pertanggungjawaban secara individual kepada Pak Ogah memicu ketidakadilan substantif. Secara doktrinal, asas *geen straf zonder schuld* (tiada pidana tanpa kesalahan) menuntut adanya pembuktian kealpaan (*culpa*) yang nyata dan hubungan kausalitas langsung (*causal verband*). Namun, memosisikan Pak Ogah sebagai satu-satunya penanggung jawab pidana mengabaikan akar masalah struktural yang memicu munculnya peran tersebut. Tindakan Pak Ogah yang bersifat informal umumnya lahir karena adanya kekosongan penjagaan oleh aparat di titik-titik rawan kemacetan. Oleh karena itu, melimpahkan seluruh beban kesalahan (*criminal culpability*) kepada aktor informal tanpa melihat kegagalan fungsi pelayanan publik merupakan bentuk penyederhanaan hukum pidana.[31]

---

[30] Mochammad Rifqi Anam dan Zahry Vandawati Chumaida, *Tanggung Jawab Penyelenggara Jalan Umum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Ketidaklaikan Jalan*, Jurnal Panorama Hukum, Vol.8, No.2 (Desember 2023), p.218–35.

[31] Rindang Gici Oktavianti, Nadilla Wahdaniya dan Fenas Rizky Fanantha, *Tinjauan Hukum Pidana terhadap Aktivitas Pengatur Lalu Lintas Informal (Pak Ogah): Menakar Penerapan Implementasi Pemidanaan terhadap Pak Ogah dalam Peraturan Perundang-Undangan*, p.1–14.

b. Tanggung Jawab Institusional Kepolisian dan Penyelenggara Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) *juncto* Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas merupakan wewenang dan kewajiban atributif Kepolisian. Pembiaran terhadap praktik pengaturan lalu lintas ilegal (*Pak Ogah*) yang berlangsung secara masif dan terus menerus dapat dikualifikasikan sebagai bentuk pembiaran administratif atau kelalaian institusional (*omission*). Kepolisian tidak hanya bertanggung jawab dalam hal penindakan (*represif*), melainkan juga dalam pencegahan (*preventif*) dan manajemen rekayasa lalu lintas. Pembiaran terhadap pengambilalihan fungsi kepolisian oleh pihak non berwenang menciptakan *dilema legalitas*: di satu sisi aktivitas tersebut ilegal, namun di sisi lain pembiaran oleh aparat memberi kesan pembiaran legal (*quasi legitimacy*) di mata masyarakat.[32]

c. Tanggung Jawab Negara dalam Penyediaan Sistem Manajemen Lalu Lintas

Dalam perspektif hukum administrasi dan tata negara, timbulnya risiko kecelakaan di titik-titik rawan yang dikuasai Pak Ogah menandakan kegagalan negara (*state failure*) dalam menyediakan infrastruktur dan manajemen lalu lintas yang memadai (*laik fungsi*). Pasal 24 UU LLAJ menegaskan kewajiban penyelenggara jalan untuk segera membetulkan jalan rusak atau memberikan tanda/rambu guna mencegah kecelakaan. Apabila kecelakaan timbul sebagai akibat dari tidak tersedianya rekayasa jalan, ketidaklaikan fasilitas jalan, atau ketiadaan petugas resmi pada lokasi rawan, maka pertanggungjawaban hukum tidak semata-mata bersifat pidana individual, melainkan merembet pada tanggung jawab gugatan ganti rugi keperdataan (*perbuatan melawan hukum oleh penguasa/onrechtmatige overheidsdaad*) serta tanggung jawab administratif negara dalam menjamin keselamatan warga negara di jalan umum.[33]

---

[32] Jaza Ilham Pamungkas, Irwan Kurniawan Soetijono dan Rudi Mulyanto, *Legalitas Tenaga Sukarela Pelintas Jalan dalam Peraturan Lalu Lintas di Kabupaten Banyuwangi*, p.36–46.

[33] C. Anam dan N. Chumaida, *Tanggung Jawab Penyelenggara Jalan Umum terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Ketidaklaikan Jalan*, Jurnal Panorama Hukum, Vol.8, No.2 (Desember 2023), p.218–235.

C. PENUTUP

Berdasarkan pembahasan, penelitian ini menyimpulkan bahwa meskipun aturan lalu lintas saat ini masih memiliki celah hukum terkait posisi Pak Ogah, doktrin pidana klasik (kealpaan, kausalitas dan penyertaan) tetap relevan digunakan sepanjang penegak hukum dapat membuktikan unsur kesalahan serta hubungan sebab-akibat secara cermat. Selain itu, tanggung jawab kecelakaan tidak dapat dibebankan sepenuhnya kepada Pak Ogah, melainkan terbagi secara proporsional (*shared responsibility*) mencakup pidana pribadi Pak Ogah, tanggung jawab Kepolisian atas pembiaran fungsi jalan dan tanggung jawab Negara dalam penyediaan fasilitas keselamatan. Secara operasional, Kepolisian disarankan meningkatkan patroli serta mengarahkan pekerja informal ke dalam wadah binaan resmi, sementara Dinas Perhubungan wajib merealisasikan penambahan sarana prasarana lalu lintas di titik-titik rawan kemacetan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Hakim, Lukman. 2020. *Asas Asas Hukum Pidana*. (Yogyakarta: Penerbit Deepublish).

Purwoleksono, Didik Endro. 2013. *Hukum Pidana*. (Surabaya: Airlangga University Press).

Wati, Emy Rosna, Abdul Fatah. 2020. *Hukum Pidana*. (Sidoarjo: Umsida Press).

Publikasi

Alia, Esse, dkk. *Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pengemudi yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan Korban Jiwa Menurut KUHP Baru*. Legal Dialogica. Vol.1. No.2 (Mei 2026).

Anam, Mochammad Rifqi dan Zahry Vandawati Chumaida. *Tanggung Jawab Penyelenggara Jalan Umum terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Ketidaklaikan Jalan*. Jurnal Panorama Hukum. Vol.8. No.2 (Desember 2023).

Anam, Mochammad Rifqi dan Zahry Vandawati Chumaida. *Tanggung Jawab Penyelenggara Jalan Umum terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Ketidaklaikan Jalan*. Jurnal Panorama Hukum. Vol.8. No.2 (Desember 2023).

Ananda, Adhe Ismail, dkk. *Analisis Penyertaan (Deelneming) dalam Tindak Pidana*. Jurnal Syariah Hukum Islam. Vol.6. No.2 (Desember 2023).

Astuti, Puput Widya. *Keberadaan Ajaran Penyertaan sebagai Perluasan Delik dan Perluasan Pertanggungjawaban Pidana (Pasal 55 dan 56 KUHP)*. Jurnal JURISTIC. Vol.2. No.2 (Agustus 2021).

Herlina, Icha Sri dan Happy Yulia Anggraeni. *Harmonisasi Asas Legalitas Formal dengan Pengakuan Hukum yang Hidup di Masyarakat (Living Law) dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Nasional*. Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.7 (Juli 2025).

Hidayat, Agung. *Critical Review Buku 'Penelitian Hukum' Peter Mahmud Marzuki Penelitian Hukum Ad Quemtentang Norma*. Yustisia Merdeka: Jurnal Ilmiah Hukum. Vol.7. (Desember 2021).

Jainudin, Aman Maarij dan Erham. *Penegakan Hukum terhadap Tindak Pidana Pemblokiran Jalan: Studi Kasus Polres Bima*. Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.7 (Juli 2025).

Kalensang, Adrio Jackmuci. *Hubungan Sebab Akibat (Causaliteit) dalam Hukum Pidana dan Penerapannya dalam Praktek*. Lex Crimen. Vol.5. No.7 (Juli 2016).

Khomsiyah, Habibatul. *Strategi Bertahan Hidup Sukarelawan Lalu Lintas Jalan (Pak Ogah) di Kabupaten Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta*. E-Societas: Jurnal Pendidikan Sosiologi. Vol.6. No.1 (November 2017).

Lienarto, Lhedrik. *Penerapan Asas Conditio Sine Qua Non dalam Tindak Pidana di Indonesia*. Lex Crimen. Vol.5. No.6 (Agustus 2016).

Maspaitella, L. B. dan A. R. Hakim. *Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Parkir Liar di Kota Surabaya*. Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.5. No.7 (Juli 2024).

Munzirin, Ruben Achmad dan Darmadi Djufri. *Batasan Kelalaian sebagai Unsur Kesalahan dalam Tindak Pidana Lalu Lintas*. Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.7 (Juli 2025).

Nizar, Muh., Amiruddin dan Lalu Sabardi. *Ajaran Kausalitas dalam Penegakan Hukum Pidana (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 498 K/Pid/2016)*. Jurnal Education and Development. Vol.7. No.1 (Januari 2019).

Nugraha, Xavier, dkk. *Pragmatisme Hukum dan Sunset Review: Menuju Proses Legislasi yang Responsif dan Akuntabel*. Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.10 (Oktober 2025).

Oktavianti, Rindang Gici, Nadilla Wahdaniya dan Fenas Rizky Fanantha. *Tinjauan Hukum Pidana terhadap Aktivitas Pengatur Lalu Lintas Informal (Pak Ogah): Menakar Penerapan Implementasi Pemidanaan terhadap Pak Ogah dalam Peraturan Perundang-Undangan*. Jurnal Fenomena. Vol.19. No.2 (November 2024).

Pamungkas, Febrio Wahyu Bimo, Hafid Zakariya dan Nourma Dewi. *Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Lalu Lintas yang Menyebabkan Kecelakaan di Kabupaten Sukoharjo*. Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.7 (Juli 2025).

Pamungkas, Rudi Mulyanto Jaza Ilham, dan Irwan Kurniawan Soetijono. *Legalitas Tenaga Sukarela Pelintas Jalan dalam Peraturan Lalu Lintas di Kabupaten Banyuwangi*. Amar: Jurnal Ilmiah Hukum. Vol.3. No.1 (Juli 2025).

Pangaribuan, Piatur, Adelia Winda Irani dan Muhammad Hery Susanto. *Pertanggungjawaban Hukum terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi*. Jurnal Lex Suprema. Vol.4. No.2 (September 2022).

Rahmadi, Bayu Arsyifa. *Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pelaku atas Kealpaan dalam Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain*. Jurnal Sol Justicia. Vol.8. No.1 (September 2025).

Setiawan, Sulanjar Tri, Suwarno Abadi dan Rihantoro Bayuaji. *Penegakan Hukum Pidana terhadap Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas*. (Nama jurnal belum dicantumkan). Vol.2. No.3 (Desember 2024).

Sjarif, Ririn Nurfaathirany Heri Nurfadila, dan Firman Umar. *Fenomena 'Pak Ogah' di Kota Makassar dalam Perspektif Sosio-Yuridis: Implikasi terhadap Penegakan Hukum dan Ketertiban Sosial*. (Nama jurnal belum dicantumkan). Vol.12. No.2 (Desember 2025).

Sumber Hukum

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6842.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4168.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.