



**TINJAUAN YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA
KORPORASI DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS SERTA KONSEP
PENEGAKAN HUKUMNYA DITINJAU BERDASARKAN UNDANG-
UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN**

Herman P. Isodorus Mahulae*, Pujiyono, Umi Rozah.
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail: herman.mahulae@gmail.com

Abstrak

Pesatnya pertumbuhan transportasi darat saat ini, ternyata disertai dengan bertambahnya angka kecelakaan lalu lintas, hal ini dapat dilihat dari banyaknya pemberitaan terkait kecelakaan lalu lintas baik itu di media cetak maupun media elektronik. Terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh faktor internal maupun faktor eksternal pengemudi. Kebanyakan kasus kecelakaan lalu lintas melibatkan perusahaan angkutan umum, seperti perusahaan otobus yang mengabaikan kelaikan armada busnya dengan tujuan menghemat biaya. Selain itu keadaan jalan yang menjadi sarana utama transportasi darat juga seringkali ditemukan dalam keadaan rusak dan berdampak terhadap timbulnya kecelakaan lalu lintas. Dalam pelaksanaannya, penerapan pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi mengalami hambatan karena undang-undang tidak mengatur secara jelas dalam hal apa dan kapan korporasi dapat dikatakan melakukan perbuatan pidana, selain itu secara yuridis korporasi juga belum diakui di dalam KUHP Indonesia sehingga diperlukan penyempurnaan terhadap ketentuan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kata Kunci: pertanggungjawaban pidana, perusahaan angkutan umum, penyelenggara jalan, lalu lintas dan angkutan jalan

Abstract

The rapid growth of land transportation, was accompanied by the increasing number of traffic accidents, it can be seen from the many news related traffic accidents in media. Traffic accidents can be caused by factors both internal and external factors of the driver. Most cases of traffic accidents involving public transport companies, such as autobus companies that ignore airworthiness of the bus fleet with the aim of saving costs. Besides the state road became the main means of land transportation are also often found in damaged condition and the impact on the incidence of traffic accidents. In practice, the application of criminal liability to corporations run into difficulty because legislation does not set out clear in terms of what and when corporations can be said to do a crime, other than that legally the corporation also has not been recognized in the Indonesian Criminal Code so that the necessary improvements to the provisions of criminal liability corporation in Law Number 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation.

Keywords: criminal liability, public transport companies, organizers of the road, traffic and road transportation

I. PENDAHULUAN

Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut, adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu bertujuan untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.¹

Peran penting transportasi haruslah diikuti dengan pengembangan pengaturan sistem transportasi secara sistematis dan terpadu yang akan mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan standar kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, teratur dan lancar bagi masyarakat. Demi terciptanya sistem transportasi yang tertib, teratur, aman, dan nyaman haruslah memperhatikan kondisi teknis sarana kendaraan, disamping unsur-unsur lainnya seperti kondisi jalan, pengendara maupun lingkungannya.

Jenis transportasi darat masih menjadi sarana utama yang banyak digunakan oleh masyarakat. Hal ini dikarenakan beberapa kelebihan yang dimiliki, selain karena lebih terjangkau dari segi biaya juga lebih praktis bagi kalangan masyarakat. Transportasi darat mampu menjangkau semua titik di daerah Indonesia. Dengan demikian transportasi menjadi kebutuhan yang tidak bisa dilepaskan dari pertumbuhan masyarakat, terlebih di era globalisasi sekarang ini yang segalanya membutuhkan media yang lebih cepat. Sarana transportasi di Indonesia memiliki peranan penting dan strategis sehingga penyelenggarannya dikuasai oleh negara, dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Dengan demikian diharapkan keberadaan lalu lintas mampu mempengaruhi seluruh aspek kehidupan terutama memperlancar arus pemerataan hasil-hasil pembangunan dan perdagangan. Dengan kata lain, keberadaan lalu lintas memiliki fungsi dan peranan yang sesuai dengan tujuan pembangunan nasional yaitu membentuk masyarakat yang adil dan makmur baik secara materiil maupun spiritual berdasarkan Pancasila dan UUD NRI tahun 1945.

Keberadaan lalu lintas tersebut tentunya didasarkan oleh peraturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional diatur di dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disebut UULLAJ. UULLAJ ini menjadi dasar dan pedoman dalam pengaturan dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas secara jelas telah diatur dalam undang-undang ini. Dengan diberlakukannya undang-undang tersebut diharapkan masyarakat dapat mematuhi serta menaati keseluruhan aturan hukum mengenai berkendara atau berlalu lintas di Indonesia sehingga memberikan dampak baik bagi keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas serta meningkatnya kesejahteraan masyarakat seiring dengan pembangunan, kemajuan ilmu pengetahuan, dan teknologi.

Pesatnya pertumbuhan transportasi darat saat ini, ternyata disertai dengan bertambahnya angka kecelakaan lalu lintas, hal ini dapat dilihat dari banyaknya pemberitaan terkait kecelakaan lalu lintas baik itu di media cetak maupun media elektronik. Bila melihat data jumlah kecelakaan lalu lintas pada arus mudik dan balik lebaran 2016 saja, selama 10 hari masa operasi dari 30 Juni hingga 9 Juli 2016 diperoleh dari laporan 32 Kepolisian Daerah (Polda) yang ada di seluruh Indonesia, diketahui telah terjadi 1.947 kecelakaan lalu lintas. Dari jumlah tersebut sebanyak 366

¹ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo, Jakarta, 2006 Hal. 2

orang meninggal dunia, 634 orang luka berat dan 2.537 luka ringan.²

Perkembangan pesat yang terjadi dalam sistem transportasi perhubungan darat, sejalan dengan pertumbuhan serta semakin berkembangnya perusahaan yang memberikan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan umum. Berbagai macam moda transportasi seperti moda transportasi dalam kota, antarkota dalam propinsi, maupun moda transportasi antarpropinsi. Dengan perkembangan yang demikian, sering pula terjadi permasalahan seperti kecelakaan lalu lintas, dan dalam penegakan hukumnya yang diajukan ke sidang pengadilan untuk diminta pertanggungjawaban adalah pengemudi, sedangkan perusahaan belum pernah diangkat sebagai subjek hukum, terbukti belum adanya perusahaan diminta pertanggungjawaban di depan sidang pengadilan.

Ketentuan UULLAJ telah mengatur adanya pertanggungjawaban pidana korporasi, sebagaimana diatur dalam Pasal 315, sebagai berikut:³

1. Dalam hal tindak pidana yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya;
2. Dalam hal tindak pidana dilakukan perusahaan angkutan umum, selain pidana yang dijatuhi terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dijatuhi pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) daripada denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam bab ini;
3. Selain pidana denda, perusahaan umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa

² Kompas.com, *kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa pada arus mudik 2016*, <http://ramadhan.kompas.com/> Senin 5 September 2016, 22:33 WIB

³ Lihat Pasal 315 Undang-undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan

pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggara angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Pertanggungjawaban korporasi dalam UULLAJ tersebut diatas belum dilaksanakan sebagaimana mestinya. Batasan-batasan untuk dipidananya suatu perusahaan dalam tindak pidana lalu lintas penulis rasa belum sanggup mengikuti perkembangan transportasi saat ini. Berbeda dengan beberapa negara lain yang telah mengatur secara rinci dan jelas batasan-batasan dipidananya suatu perusahaan yang melakukan tindak pidana lalu lintas.

Berdasarkan uraian-uraian diatas maka permasalahan yang dapat disusun antara lain:

1. Bagaimana formulasi pertanggungjawaban pidana korporasi menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan serta penerapannya dalam kecelakaan lalu lintas saat ini?
2. Bagaimana formulasi pertanggungjawaban pidana korporasi dalam perundang-undangan lalu lintas di masa yang akan datang?

II. METODE

Pendekatan yuridis-normatif merupakan pendekatan utama dalam penelitian ini, karena yang menjadi pusat perhatian utama dalam penelitian ini adalah kebijakan dalam menentukan dan merumuskan tindak pidana dan pertanggungjawaban di dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. Dengan menggunakan metode yuridis normatif maka penelitian akan dilakukan dengan mengkaji data sekunder, dan untuk menghindari terjadinya pembiasan, maka pokok permasalahan yang akan menjadi pembahasan dalam penelitian ini perlu dibatasi, yaitu:

1. Penelitian merujuk kepada kebijakan legislatif (bersifat normatif) dalam memformulasikan pertanggungjawaban pidana korporasi di dalam peraturan perundang-undangan lalu lintas dan

angkutan jalan.

2. Penelitian merujuk kepada pasal-pasal yang merupakan dasar kebijakan dalam mempertanggungjawabkan korporasi yang telah melakukan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan serta kendala yang ditemui dalam penerapannya.
3. Penelitian ini merujuk kepada batasan-batasan mana korporasi dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana. Sebagaimana telah diatur dalam Pasal 315 ayat (1) yang menyatakan dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum, dan atau pengurusnya.

Data dikumpulkan secara sistematis kemudian dianalisis secara kualitatif dengan penguraian secara deskriptif analisis dan preskriptif untuk mencari kebenaran yang menjadi pokok permasalahan dan disajikan secara sistematis. Penentuan metode analisis dilandasi pemikiran, bahwa penelitian ini tidak hanya bermaksud mengungkapkan data sebagaimana adanya, akan tetapi juga berupaya memberikan masukan berupa argumentasi suatu kebijakan yang berkaitan dengan tindak pidana dan pertanggungjawaban di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam perkembangan hukum pidana di Indonesia, ketentutan-ketentuan pidana di luar KUHP telah memperluas pelaku tindak pidana, yaitu tidak hanya terbatas hanya kepada manusia saja, tetapi juga kepada korporasi. Perkembangan ini sejalan dengan perkembangan hukum pidana di negara lain.

Hal ini ditemukan dalam perumusan pertanggungjawaban korporasi dalam kecelakaan lalu lintas sebagaimana Pasal 315

UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:⁴

- (1) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya.
- (2) Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan perusahaan angkutan umum, selain pidana yang dijatuhi terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhi pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini.
- (3) Selain pidana denda, perusahaan angkutan umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggara angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

A.1. Pemidanaan Terhadap Korporasi

Pemidanaan terhadap korporasi seringkali dikaitkan dengan masalah keuangan, tetapi pada dasarnya mengandung tujuan yang lebih jauh. Hal ini didukung dengan fakta bahwa dewasa ini suatu badan usaha dibentuk untuk mencapai kesejahteraan, baik itu dilaksanakan oleh badan hukum pemerintah seperti Badan Usaha Milik Negara guna menghindari adanya monopoli oleh perorangan atau kelompok yang mengganggu stabilitas ekonomi secara menyeluruh yang pada akhirnya akan berdampak pada terhambatnya pencapaian kesejahteraan umum. Dengan pertimbangan inilah dalam kebijakan legislasi pada undang-undang yang *Lex Specialis* sudah banyak masukan pasal-pasal yang mengatur pemidanaan sehingga pembuat undang-undang berkehendak adanya pertanggungjawaban pidana pada korporasi. Hal ini terlihat pada Pasal 315 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada kenyataannya

⁴ Lihat Pasal 315 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

hingga sekarang pasal ini belum pernah digunakan dalam penegakan hukum pada delik kecelakaan lalu lintas.

Di beberapa negara maju pertanggungjawaban pidana bagi korporasi sudah mengalami perkembangan pesat baik pengurus terhadap korporasi telah dapat dibebankan pertanggungjawaban pidana. Dengan demikian korporasi akan dituntut untuk lebih berhati-hati dalam menjalankan kebijakan korporasi.

A.2. Praktik Penerapan Pertanggung-jawaban Pidana Korporasi dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Sistem lalu lintas di Indonesia tentunya didasarkan oleh peraturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang secara nasional diatur di dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menjadi dasar dan pedoman dalam pengaturan dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas secara jelas telah diatur dalam undang-undang ini, dengan demikian peristiwa kecelakaan lalu lintas dapat dipisahkan antara pelanggaran dan kejahatan. Karena untuk dapat dilakukan penuntutan didepan hukum maka kejadian yang terjadi haruslah merupakan kejahatan, sementara pada kecelakaan lalu lintas kejadian yang terjadi merupakan kejadian yang tidak disengaja atau dikarenakan oleh tindakan kelalaian atau kealpaan. Dengan diberlakukannya undang-undang tersebut diharapkan masyarakat dapat mematuhi serta mentaati keseluruhan aturan hukum mengenai berkendara atau berlalu lintas di Indonesia dengan demikian terciptanya keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat seiring dengan pembangunan, kemajuan ilmu pengetahuan, dan teknologi.

Perlu diketahui dalam sistem hukum Indonesia memang sangat sulit untuk dapat mengatribusikan suatu bentuk tindakan tertentu (*actus reus* atau *guilty act*) serta membuktikan unsur mens rea dari suatu entitas abstrak seperti korporasi. Meskipun undang-undang dapat dijadikan sebagai landasan hukum untuk membebangkan *criminal liability* terhadap korporasi, akan tetapi pengadilan pidana hingga saat ini enggan untuk menggunakan peraturan-peraturan tersebut. Hal ini dapat dibuktikan dari tidak adanya kasus kecelakaan lalu lintas yang menyeret korporasi ke depan pengadilan dan tentu saja berdampak pada tidak adanya keputusan pengadilan berkaitan dengan kejadian korporasi dalam lalu lintas dan angkutan jalan. Terhadap kejadian korporasi yang muncul di peradilan sampai saat ini adalah hanya berkaitan dengan lingkungan hidup. Hal diatas disebabkan karena untuk dikenai tindak pidana, ada dua hal yang perlu diperhatikan yaitu dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dapat dipidananya pembuat tindak pidana adalah asas kesalahan. Dengan demikian perlu dipahami bahwa subjek pembuat tindak pidana hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana tersebut. Sedangkan tentang kapan seseorang dikatakan mempunyai kesalahan, yaitu bahwa merupakan hal yang menyangkut masalah pertanggungjawaban pidana. Padahal yang dimaksud dengan "kesalahan" adalah keadaan jiwa seseorang yang melakukan perbuatan dan perbuatan yang dilakukan itu sedemikian rupa, sehingga orang itu patut dicela. Apabila pembuat tindak pidana memang mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana, maka ia akan dijatuhi pidana. Dan pada sisi sebaliknya subyek pembuat tindak pidana yang tidak mempunyai kesalahan, walaupun telah melakukan perbuatan yang dilarang dan perbuatan tersebut diancam dengan pidana, ia tidak akan dijatuhi pidana. Hal ini berarti



bahwa asas tiada pidana tanpa kesalahan ditempatkan sebagai asas fundamental dalam pertanggungjawaban pembuat tindak pidana karena telah melakukan tindak pidana. Di dalam konteks kesalahan sendiri, terdiri dari beberapa aspek yang hanya melekat pada manusia (*natuurlijke person*), yakni; kemampuan bertanggung jawab, kesengajaan, kealpaan, dan tidak ada alasan pemaaf. Oleh karena aspek-aspek yang melekat inilah, maka manusia sebagai subyek yang individulah yang memenuhi unsur kemampuan bertanggung jawab (kecakapannya), unsur kesengajaan (bahwa pelaku memang memiliki keinginan untuk melakukan suatu tindak pidana dan memaksudkan dengan tindak pidana tersebut tercapai suatu tujuan tertentu). Dengan demikian maka korporasi akan sulit untuk dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana, karena unsur kesalahan sulit dikenakan kepada korporasi yang bukanlah manusia. Korporasi sebagai legal entity tidak mempunyai jiwa. Korporasi juga menjadi sulit dibuktikan niat dan ukuran kedewasaannya untuk mengetahui keinginan dan kecakapannya.

A.3. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Kecelakaan Lalu Lintas

a. Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Angkutan Umum dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ketentuan mengenai pertanggungjawaban pidana diatur dalam Pasal 315 ayat (1) yang berbunyi:

- (1) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya.

Berdasarkan ketentuan di atas jelas apabila terdapat tindak pidana yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum yang dalam hal ini sebagai korporasi, maka

pertanggungjawaban dapat dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum itu sendiri dan/atau terhadap pengurus yang bertanggung jawab dalam perusahaan angkutan umum tersebut.

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena kendaraan bermotor yang digunakan tidak laik jalan dapat menjerat perusahaan angkutan umum untuk dikenakan pertanggungjawaban pidana.

Contohnya, korporasi (perusahaan angkutan umum) sebagai badan hukum memberikan mandat pada pengurus untuk menjalankan perusahaan sebagaimana berpedoman pada RUPS dengan memasang ban tidak standar sehingga terjadi kecelakaan yang faktor penyebabnya dengan sadar dibuat oleh pengurus, dengan kasus tersebut korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban.

Dikaitkan dengan pertanggungjawaban pidana korporasi, menurut Khanna dikemukakan bahwa terdapat tiga syarat yang harus dipenuhi untuk adanya pertanggungjawaban pidana korporasi yaitu: agen melakukan suatu kejahatan; kejahatan itu masih dalam ruang lingkup pekerjaannya dan dilakukan dengan tujuan untuk menguntungkan korporasi.⁵ Dalam hal ini doktrin pertanggungjawaban pengganti hanya dapat diterapkan apabila benar benar dapat dibuktikan bahwa ada hubungan atas dan bawahan antara majikan (dalam hal ini korporasi) dengan buruh atau karyawan yang melakukan tindak pidana. Oleh sebab itu, harus diperhatikan apakah hubungan antara korporasi dengan organ-organnya cukup layak untuk membebankan pertanggungjawaban kepada majikan. Selain itu, harus dipastikan juga apakah buruh atau karyawan tersebut dalam hal tindak pidana yang dilakukan benar

⁵ V.S. Khanna dalam Kristian, *Hukum Pidana Korporasi Kebijakan Integral (Integral Policy) Formulasi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Bandung, Nuansa Aulia, 2014, hal.67

benar bertindak dalam kapasitas lingkup pekerjaannya atau tidak.⁶

b. Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Terjadinya kecelakaan lalu lintas tidak terlepas dari kondisi jalan yang dikelola oleh penyelenggara jalan. Fasilitas jalan selama ini banyak mendapat keluhan dari masyarakat, banyak dijumpai jalan-jalan yang rusak, bergelombang, atau galian yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perusahaan yang bertindak sebagai penyelenggaran jalan dapat dipidana sebagaimana diatur dalam Pasal 273.

A.4. Sistem Pertanggungjawaban Pidana Korporasi

Ketika korporasi dinyatakan bertanggung jawab secara pidana atas tindak pidana yang dilakukan, maka secara umum dikenal tiga sistem pertanggungjawaban pidana korporasi, yaitu sebagai berikut:⁷

1. Pengurus korporasi sebagai pembuat dan pengurus harus bertanggungjawab secara pidana
2. Korporasi sebagai pembuat dan pengurus yang bertanggungjawab
3. Korporasi sebagai pembuat dan juga sebagai yang bertanggungjawab

A.5. Konsep Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Kecelakaan Lalu Lintas dengan Menggunakan Teori *Vicarious Liability* dan Teori Identifikasi.

1. Teori *Vicarious Liability*

Apabila melihat dari konsep pertanggungjawaban pidana, teori *vicarious liability* memiliki kemiripan dengan konsep penyertaan. Dimana keduanya mensyaratkan ada minimal dua orang yaitu pelaku yang

memenuhi rumusan delik (pelaku fisik) dan pelaku yang tidak memenuhi rumusan delik (bukan pelaku fisik) yang dapat dimintai pertanggungjawaban. Pada penyertaan pertanggungjawaban terhadap "bukan pelaku fisik" (penyuruh atau penggerak) berdasarkan unsur kesengajaan (niat kehendak untuk melakukan tindak pidana, sedangkan pada *vicarious liability* pertanggungjawaban pidana terhadap "bukan pelaku fisik" (majikan atau atasan) bukan berdasarkan unsur kesengajaan, tetapi atas dasar adanya hubungan tertentu antara yang bersangkutan dengan pelaku fisik.

Perluasan tersebut dapat dilihat bahwa dalam penyertaan, "bukan pelaku fisik" dapat dipertanggungjawabkan pidana ketika terdapat unsur kesengajaan, sedangkan dalam *vicarious liability* tanpa kesengajaan pun seorang dapat dipertanggungjawabkan pidana asalkan terdapat hubungan tertentu misalnya hubungan pekerjaan, pendeklegasian maupun adanya kepentingan antara para pihak.

Dengan demikian dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan perusahaan angkutan umum. Perusahaan angkutan umum dimungkinkan bertanggungjawab atas perbuatan pengemudi (supir) berdasarkan hubungan pekerjaan, untuk kepentingan perusahaan maupun pendeklegasian oleh perusahaan angkutan umum tersebut.

2. Teori Identifikasi

Berdasarkan teori identifikasi para pegawai senior korporasi atau orang-orang yang mendapat delegasi wewenang dari mereka, dipandang dengan tujuan tertentu dan dengan cara yang khusus sebagai korporasi itu sendiri, dengan akibat bahwa perbuatan dan sikap batin mereka dipandang secara langsung menyebabkan perbuatan-perbuatan tersebut, atau merupakan sikap batin korporasi. Perbuatan yang dilakukan adalah atas dasar kepentingan perusahaan angkutan umum, seperti memberi mandat untuk menjalankan perusahaan sebagaimana berpedoman pada RUPS dengan memasang ban tidak standar untuk menekan biaya produksi, sehingga

⁶ *Ibid.*, hal. 67-68.

⁷ *Ibid.*, hal 73

memberi peluang untuk terjadinya kecelakaan. Dengan demikian perbuatan pejabat senior yang memberi mandat tersebut dapat diidentifikasi sebagai perbuatan korporasi atau perusahaan angkutan umum tersebut.

A.6. Stelsel Pidana terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan Penyelenggara Jalan dalam Kecelakaan Lalu Lintas

a. Ancaman Pidana terhadap Perusahaan Angkutan Umum dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Mengenai ancaman pidana bagi pelaku tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh korporasi atau pengurus korporasi diatur dalam Pasal 315 ayat (2) dan (3) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyebutkan:

- (2) Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan perusahaan angkutan umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana yang ditentukan dalam setiap pasal dalam bab ini.
- (3) Selain pidana denda, perusahaan angkutan umum dapat dijatuhki pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

b. Ancaman Pidana terhadap Penyelenggara Jalan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Mengenai ancaman pidana bagi penyelenggara jalan yang karena kelalaianya tidak segera memperbaiki jalan atau memperbaiki jalan namun tidak memberikan rambu atau tanda perbaikan yang mengakibatkan adanya kecelakaan serta menimbulkan adanya korban luka ringan, luka berat maupun korban meninggal dunia diatur dalam Pasal 273 Undang-Undang No. 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyebutkan:

- (1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- (4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

B. Formulasi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Kecelakaan Lalu Lintas di Masa Yang Akan Datang

Kebijakan formulasi pertanggungjawaban pidana korporasi dalam tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan saat ini masih memiliki kelemahan-kelemahan, oleh karena itu penulis merasa bahwa kebijakan formulasi pertanggungjawaban pidana korporasi tersebut membutuhkan pembaharuan antara lain, menyangkut:

1. Kapan korporasi sebagai subjek hukum dapat dipidana
2. Definisi secara jelas mengenai pengertian korporasi dalam aturan umum peraturan perundang-undangan yaitu dimasukkan kedalam aturan umum perundang-undangan bukan dimasukkan ke dalam penjelasan pasal.
3. Adanya syarat korporasi dijadikan subjek tindak pidana yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan supaya menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum untuk menindaklanjuti tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi, selain itu untuk mempermudah penuntutan.
4. Perumusan kebijakan formulasi mengenai sanksi pidana secara jelas. Ancaman pidana, dan kebijakan aplikasi mengenai korporasi dapat dijadikan subjek tindak pidana. Baik itu berupa pidana pokok, dan pidana tambahan. Sekaligus mengenai siapa saja yang harus bertanggungjawab seperti korporasi atau pengurus atau keduanya.

Dengan demikian berdasarkan perbandingan dengan RUU KUHP dan peraturan perundang-undangan negara lain. Maka perundang-undangan yang akan datang sebaiknya mengatur definisi, ruang lingkup pertanggungjawaban pidana korporasi secara lebih jelas dengan memasukkannya ke dalam aturan umum perundang-undangan. Selain itu penetapan syarat-syarat korporasi sebagai subjek tindak pidana juga akan memberikan dampak positif dalam perumusan kebijakan pertanggungjawaban pidana korporasi, sehingga dalam memberikan sanksi, baik sanksi pidana pokok maupun tambahan tidak akan memiliki hambatan.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. Pengaturan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kecelakaan lalu lintas ditinjau dari

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa perusahaan angkutan umum dapat dibebani pertanggungjawaban pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 315 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3). Begitu juga terhadap penyelenggara jalan, dapat dibebani pertanggungjawaban pidana apabila melakukan perbuatan yang memenuhi keseluruhan unsur Pasal 273. Pasal-pasal tersebut digunakan untuk membebani pertanggungjawaban pidana korporasi yang terbukti mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan dilandasi oleh teori-teori pertanggungjawaban korporasi yakni dengan menggunakan *Doctrin of Identification*, *Doctrin of Vicarious Liability*, *Doctrin of Strict Liability*, dan *Doctrin of Aggregation*.

2. Mengenai kebijakan formulasi di masa yang akan datang, berdasarkan pada RUU KUHP 2015, maka pertanggungjawaban pidana korporasi mengalami beberapa pembaharuan kebijakan, antara lain:
 - a. Kapan korporasi sebagai subjek tindak pidana dapat dijatuhi pidana sudah diatur secara jelas dan lebih rinci dengan memandang teori pertanggungjawaban fungsional dalam pengaturannya;
 - b. Sanksi pidana bagi korporasi juga semakin berat dan telah diatur secara jelas, jika dibandingkan dengan ULLAJ.

B. SARAN

Berdasarkan berbagai masalah yang telah diidentifikasi, terdapat beberapa rekomendasi mengenai pertanggungjawaban korporasi dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas, yaitu:

- a. Penyeragaman istilah "korporasi";
- b. Penegasan korporasi sebagai subjek tindak pidana secara umum dan dimasukkan dalam KUHP yang akan datang;
- c. Pengaturan secara jelas mengenai dasar pemidanaan korporasi;

- d. Penegasan mengenai kapan suatu tindak pidana dapat dikatakan sebagai tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi;
- e. Penegasan mengenai siapa yang dapat dituntut dan dijatuhi pidana atas kejahatan yang dilakukan korporasi;
- f. Pengaturan secara jelas mengenai jenis-jenis sanksi yang sesuai dengan subjek tindak pidana berupa korporasi.

Dengan masukan tersebut diatas, diharapkan kedepannya aparat penegak hukum di Indonesia mempunyai acuan yang jelas dalam penerapan pidana terhadap korporasi yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

V. DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Ali, Mahrus, *Asas-Asas Hukum Pidana Korporasi*, (Jakarta: Raja Grafindo, 2013)
- Chazawi, Adami, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2004)
- _____, Adami, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2010)
- Hamzah, Andi, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2004)
- Hartanti, Evi, *Tindak Pidana Korupsi*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2005)
- Hasan, M. Iqbal, *Pokok Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002)
- Hotmaulana, Rufinus, *Penanggulangan Kejahatan Korporasi Melalui Pendekatan Restoratif Suatu Terobosan Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013)
- Kanter, E.Y. dan S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, (Jakarta: Storia Grafika, 2002)
- Kristian, *Hukum Pidana Korporasi Kebijakan Integral (Integral Policy) Formulasi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, (Bandung: Nuansa Aulia, 2014)
- Lamintang, P.A.F., *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1997)
- Makarao, Muhammad Taufik, *Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*, (Yogyakarta: Kreasi Wacana, 2005)
- Maramis, Frans, *Hukum Pidana Umum dan Tertulis di Indonesia*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2012)
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, (Bandung: P.T.Alumni, 2010)
- Muladi, dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, (Bandung: Bagian Penerbit Sekolah Tinggi Hukum Bandung, 1991)
- Nawawi Arief, Barda, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, (Jakarta: Kencana, 2008)
- _____, Barda, *Perbandingan Hukum Pidana*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2014)
- Priyatno, Dwidja, *Kebijakan Legislasi tentang Sistem Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Indonesia*, (Bandung: CV. Utomo, 2009)
- Priyatno, Dwidja dan Muladi, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, (Bandung: STBH, 1991)
- Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, (Bandung: PT.Refika Aditama, 2003)
- Raharjo, Satjipto, *Ilmu Hukum*, (Bandung: Alumni, 1986)
- Saleh, Roeslan, *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982)
- Salim, Abbas, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Raja Garfindo, 2006)



- Setiyono, *Kejahatan Korporasi: Analisis Viktimologis dan Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana Indonesia*, (Malang: Banyumedia Publishing, 2005)
- Sjahdeini, Sutan Remi, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, (Jakarta, Grafiti Pers, 2006)
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Ringkas*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2001)
- Sudarto, *Hukum Pidana I*, (Semarang: Yayasan Sudarto Fakultas Hukum UNDIP, 2009)
- Supriadi, Asep, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung: PT. Alumni Bandung, 2014)

UNDANG-UNDANG

- a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b. RUU KUHP 2015
- c. KUHP Norwegia
- d. KUHP Perancis
- e.

INTERNET

1. Kompas.com, *kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa pada arus mudik 2016*, Diambil dari: <http://ramadhan.kompas.com/>, (Senin, 5 September 2016)
2. Koransindo.com, *lagi, metromini menelan korban jiwa*, Diambil dari: <http://www.koran-sindo.com/> (Senin, 5 September 2016)
3. Liputan6.com, *rem blong, kopaja tabrak 5 motor di Tambora*, Diambil dari: <http://news.liputan6.com/> (Senin, 5 September 2016)
4. [tryadipkn.blogspot.co.id](http://tryadipkn.blogspot.co.id/2016/09/pengertian-kesalahan-dalam-hukum-pidana.html), *pengertian kesalahan dalam hukum pidana.html*, (Jumat, 4 September 2016)