

**PERBANDINGAN KASUS PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI  
TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS DI INDONESIA DAN AMERIKA  
SERIKAT***Comparative Analysis of Corporate Criminal Liability Cases for Traffic Accidents in  
Indonesia and the United States***Andika Temanta Purba, T. Keizerina Devi Azwar**

Program Studi Doktor Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Sumatera Utara, Medan

E-mail: andikatemanta@students.usu.ac.id, deviazwar@yahoo.com

Naskah dikirim : 3 Januari 2024

Naskah diterima untuk diterbitkan : 1 Juli 2024

DOI : 10.34010/rnlj.v%vi%i.11892

**ABSTRACT**

*Corporations are often overlooked in legal developments and participation in legal construction, making them vulnerable to access to justice. Corporations must obtain the same rights as humans in accordance with the legislation on corporations as legal subjects. This is to ensure fairness for those working within the company. The purpose of this research is to examine, discover facts, and analyze criminal liability for corporations regarding their vehicles involved in traffic accidents and to make a legal comparison between Indonesia and the United States. The method used is a type of normative juridical writing method using a case approach. Case examples were obtained from the Directory of Decisions of the District Courts in Indonesia and the Directory of Civil Courts in Dorchester County, South Carolina, United States. The research found that: The Traffic Law only focuses on the vehicle drivers; however, the reality is that some traffic accidents occur because companies do not conduct periodic testing on their vehicles. Periodic testing is the responsibility of the company to conduct testing periodically on its vehicles every 6 months, both used for public transportation and freight. However, based on the cases described: In Indonesia, traffic accidents caused by the company's negligence in periodic testing only focus on the driver's fault. Meanwhile, in the United States, the victim can file a lawsuit for damages in court, so the court decides that the company (Amazon) is fined USD 44.6 billion to the victim.*

**Keywords:** Accident; Case; Comparison; Traffic**ABSTRAK**

Korporasi sering dilupakan dalam perkembangan hukum dan juga partisipasi dalam pembangunan hukum, sehingga menjadi rentan aksesnya terhadap keadilan. Korporasi harus memperoleh hak yang sama dengan manusia sesuai dengan peraturan perundang-undangan tentang korporasi sebagai subjek hukum. Hal ini untuk memberikan rasa adil kepada mereka yang bekerja didalam perusahaan tersebut. Metode yang digunakan adalah jenis metode penulisan yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan kasus. Contoh kasus didapat dari Direktori Putusan Pengadilan Negeri di Indonesia dan Direktori Pengadilan Sipil Dorchester County, Carolina Selatan, Amerika Serikat. Hasil penelitian ditemukan bahwa UU LLAJ hanya menitikberatkan terhadap pengemudi kendaraan, kenyataannya bahwa penyebab beberapa kecelakaan lalu lintas adalah karena perusahaan tidak melakukan uji berkala terhadap kendaraanya. Uji berkala merupakan tanggungjawab dari perusahaan untuk melakukan pengujian secara berkala terhadap kendaraanya selama 6 bulan sekali, baik yang digunakan sebagai angkutan umum, maupun angkutan barang. Namun, berdasarkan kasus yang diuraikan: di Indonesia, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan lalainya perusahaan dalam uji berkala, hanya menitikberatkan kesalahan kepada pengemudi. Sedangkan, di Amerika Serikat, pihak korban dapat mengajukan gugatan ganti kerugian ke pengadilan untuk mengajukan tuntutan ganti kerugian, sehingga pengadilan memutus perusahaan (Amazon) dihukum USD. 44,6 miliar kepada pihak korban.

**Kata Kunci:** Kasus; Kecelakaan; Lalu Lintas; Perbandingan

**PENDAHULUAN**

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah serius yang dapat menimbulkan dampak signifikan terhadap masyarakat dan lingkungan sekitar. Dalam konteks hukum, pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas menjadi isu yang semakin penting untuk dikaji. Hal ini mengingat bahwa korporasi seringkali memiliki kendaraan yang terlibat dalam kegiatan operasionalnya, dan kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan korporasi dapat memiliki konsekuensi hukum yang kompleks.

Korporasi, dalam substansi bahasa Latin, berasal dari kata "*corporare*," yang terbentuk dari kata "*corpus*." Dalam bahasa Indonesia, "*corpus*" dapat diartikan sebagai "badan" atau "memberikan badan" atau "membadankan."<sup>1</sup>

Korporasi, juga dikenal sebagai perusahaan, dapat diklasifikasikan berdasarkan *Wetboek van Koophandel* (WvK) atau Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menjadi dua jenis, yaitu badan usaha berbadan hukum dan badan usaha tidak berbadan hukum. Badan hukum merupakan entitas yang diciptakan oleh hukum, sehingga penciptaannya dan juga penghentian eksistensinya diatur oleh peraturan hukum. Menurut Pasal 8 ayat (2) *Reglement op de Burgerlijke Rechtsvordering*, istilah "*corporatie*" merujuk pada sesuatu yang setara dengan "*person*," yang dalam konteks ini dikenal sebagai "*rechtspersoon*."<sup>2</sup>

*"The corporate crimes in all the time are growing and creating serious jeopardy to the concept of rule of law in Indonesia, the enforcement of authority of law, and justice are at stake. Corporations should not be separated from prosecution since the nature of crime is corporate crime by which the corporation crime performed only for the benefit of the corporation"*.<sup>3</sup>

Korporasi, sebagai hasil cipta hukum, terbentuk dari "*corpus*" yang mencakup struktur fisiknya, dan dengan memasukkan unsur "*animus*," korporasi dikehendaki memiliki kepribadian hukum. Oleh karena itu, status badan hukum ini merupakan produk dari regulasi hukum, yang mengatur tidak hanya pembentukannya, tetapi juga penentuan akhir eksistensinya. Hukum mengenali dua subjek hukum, yakni manusia (*natuurlijk person*) dan badan hukum (*rechtspersoon*). Manusia, sebagai subjek hukum, membawa hak dan kewajiban sepanjang hidupnya, serta dapat melakukan perbuatan hukum yang menimbulkan konsekuensi hukum.<sup>4</sup> Di sisi lain, badan hukum juga memiliki hak, kewajiban, dan kemampuan untuk melakukan perbuatan hukum sebagaimana manusia. Badan hukum juga memiliki harta kekayaan sendiri, dapat dituntut secara pidana, serta dapat mengajukan atau dihadapkan pada gugatan di pengadilan melalui perantara pengurusnya.<sup>5</sup>

Menurut Abidin, korporasi dianggap sebagai suatu entitas yang terbentuk oleh sekelompok manusia dan diberikan hak sebagai entitas hukum dengan kepribadian hukumnya sendiri untuk mencapai tujuan tertentu.<sup>6</sup> Subekti dan Tjitrosudibio mendefinisikan korporasi sebagai perseroan

<sup>1</sup> Hari Sutra Disemadi and Nyoman Serikat Putra Jaya, "Perkembangan Pengaturan Korporasi Sebagai Subjek Hukum Pidana di Indonesia," *Jurnal Hukum Media Bhakti*, (2019), DOI: <https://doi.org/https://doi.org/10.32501/jhmb.v3i2.38>.

<sup>2</sup> Umi Enggarsasi, "Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi Dalam Kejahatan Ekonomi," *Perspektif* 7, no. 1 (2006), hlm. 20. DOI: <https://doi.org/10.30742/perspektif.v7i1.368>.

<sup>3</sup> Fifid Bramita, "Corporate Criminal Liability On Criminal Actions in Consumer Protection," *Jurnal Hukum Novelty* 9, no. 2 (2018), hlm. 146.

<sup>4</sup> Henry Donald Lbn Toruan, "Pertanggungjawaban Pidana Korupsi Korporasi," *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional* 3, no. 3 (2014), hlm. 397-416. DOI: <http://dx.doi.org/10.33331/rechtsvinding.v3i3.33>.

<sup>5</sup> Warih Anjari, "Pertanggungjawaban Korporasi Sebagai Pelaku Tindak Pidana," *E-Journal Widya Yustisia* 1, no. 2 (2018), hlm. 116-21.

<sup>6</sup> Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana* (Jakarta: Kencana Prenadamedia, 2017).

Vol. 6 No. 2 Juli 2024

yang memiliki status badan hukum, sementara Yan Pramadya Puspa menyatakan bahwa korporasi bisa merujuk pada perseroan yang memiliki status badan hukum atau tidak.<sup>7</sup> Oleh karena itu, korporasi atau perseroan dapat diartikan sebagai suatu organisasi yang oleh hukum diperlakukan seolah-olah memiliki keberadaan seperti manusia (persona) dan memiliki hak serta kewajiban untuk menggugat atau digugat di hadapan pengadilan. Dalam konteks ini, korporasi tidak hanya memiliki kemampuan untuk melakukan perbuatan hukum, tetapi juga dapat bertanggung jawab secara pidana.

Dalam praktiknya, ketika korporasi melaksanakan kegiatan operasionalnya, penggunaan transportasi seperti mobil menjadi suatu kebutuhan untuk mendistribusikan produk atau bahan baku. Meskipun demikian, kemungkinan kendaraan korporasi mengalami kecelakaan karena tidak memenuhi uji berkala atau KIR tetap terbuka.

Uji berkala kendaraan merupakan suatu persyaratan yang harus dipenuhi oleh korporasi atau perusahaan terhadap kendaraannya yang akan beroperasi di jalan raya. Prosedur uji berkala ini dilakukan melalui mekanisme pengujian kendaraan untuk memastikan bahwa sistem pengoperasian kendaraan tersebut tidak mengalami kegagalan. Ketentuan terkait uji berkala ini diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum (UU LLAJ), khususnya Pasal 53 UU LLAJ. Menurut pasal tersebut, uji berkala diwajibkan untuk kendaraan tertentu seperti mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Kegiatan uji berkala melibatkan pemeriksaan fisik kendaraan bermotor dan pengesahan hasil uji, yang dapat dilaksanakan oleh unit pelaksana pemerintah kabupaten/kota, unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang berizin, atau unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari pemerintah.

Secara umum, masih ditemui beberapa perusahaan yang tidak menjalankan uji berkala terhadap kendaraan mereka yang akan beroperasi di jalan raya. Keengganan untuk melakukan pengujian tersebut dapat meningkatkan risiko kecelakaan, terutama jika kendaraan tidak memenuhi persyaratan keamanan saat beroperasi di jalan raya, seperti kemungkinan rem blong. Kondisi ini membawa potensi tinggi terjadinya kecelakaan dan meningkatkan jumlah korban. Meskipun sanksi terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 310 UU LLAJ, termasuk kecelakaan akibat rem blong, namun aturan ini lebih menitikberatkan pertanggungjawaban pidana kepada pengemudi, tanpa memberikan beban tanggungjawab pidana kepada perusahaan atau pemilik kendaraan.

Hal ini menjadi permasalahan mendasar terkait dengan pertanggungjawaban pidana korporasi, karena uji berkala seharusnya menjadi tanggung jawab perusahaan terhadap kendaraannya, dan pengemudi di dalam perusahaan tersebut tidak memiliki tanggung jawab terhadap uji berkala kendaraan. Namun ketentuan Pasal 310 UU LLAJ yang saat ini berlaku hanya menitikberatkan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi saja, sedangkan terhadap perusahaan atau pemilik kendaraan tidak dibebani tanggungjawab pidana. Tentu hal tersebut menjadi permasalahan yang mendasar terkait dengan pertanggungjawaban pidana korporasi, mengingat pelaksanaan uji berkala adalah tanggungjawab perusahaan terhadap kendaraannya, sedangkan pengemudi dalam hal ini supir kendaraan dalam perusahaan tersebut, tidak memiliki tanggungjawab terhadap pengujian berkala pada kendaraan.

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan tidak dilaksanakannya uji berkala umumnya menunjukkan beberapa indikator, seperti: ban yang meledak, kerusakan mesin yang mengakibatkan pembuangan gas berlebihan, kebocoran oli pada kendaraan, kerusakan ban karena aus, dan yang paling sering terjadi, yaitu rem blong. Pelaksanaan uji berkala ini, sesuai dengan Pasal 55 UU LLAJ, merupakan tugas dari Dinas Perhubungan.

---

<sup>7</sup> Muladi & Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, ke-3 (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2015).

Vol. 6 No. 2 Juli 2024

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Amerika Serikat diatur oleh masing-masing negara bagian. Namun, secara umum, undang-undang tersebut mengatur hal-hal berikut: *Pertama*, persyaratan kepemilikan kendaraan bermotor, termasuk persyaratan usia, izin mengemudi, dan asuransi. *Kedua*, aturan lalu lintas, termasuk batas kecepatan, penggunaan sabuk pengaman, dan larangan mengemudi dalam keadaan mabuk. *Ketiga*, sanksi untuk pelanggaran lalu lintas, termasuk denda, kurungan, dan pencabutan izin mengemudi. Selain itu, undang-undang lalu lintas di Amerika Serikat juga mengatur kewajiban melakukan uji berkala terhadap kendaraan bermotor. Uji berkala ini bertujuan untuk memastikan bahwa kendaraan bermotor dalam kondisi yang baik dan laik jalan.

Kewajiban melakukan uji berkala oleh perusahaan pemilik kendaraan diatur oleh masing-masing negara bagian. Secara umum, kewajiban ini berlaku untuk kendaraan bermotor yang berusia lebih dari 3 tahun. Frekuensi uji berkala juga berbeda-beda antar negara bagian. Beberapa negara bagian mengharuskan uji berkala dilakukan setiap tahun, sementara negara bagian lainnya mengharuskan uji berkala dilakukan setiap 2 tahun atau 3 tahun sekali.

Pada umumnya, uji berkala meliputi pemeriksaan kondisi fisik kendaraan, seperti lampu, rem, ban, dan emisi gas buang. Uji berkala juga dapat meliputi pemeriksaan kelaikan jalan kendaraan, seperti sistem pengereman, sistem kemudi, dan sistem suspensi. Jika kendaraan bermotor tidak lulus uji berkala, maka kendaraan tersebut tidak boleh dioperasikan di jalan raya. Perusahaan pemilik kendaraan dapat dikenakan sanksi, seperti denda atau pencabutan izin operasi.

Adapun contoh peraturan uji berkala di beberapa negara bagian di Amerika Serikat: *Pertama*, Negara Bagian California: Kendaraan bermotor yang berusia lebih dari 4 tahun harus menjalani uji berkala setiap 2 tahun sekali.<sup>8</sup> *Kedua*, Negara Bagian New York: Kendaraan bermotor yang berusia lebih dari 3 tahun harus menjalani uji berkala setiap tahun sekali.<sup>9</sup> *Ketiga*, Negara Bagian Texas: Kendaraan bermotor yang berusia lebih dari 3 tahun harus menjalani uji berkala setiap 3 tahun sekali.<sup>10</sup> Peraturan uji berkala ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di Amerika Serikat.<sup>11</sup>

Dalam penelitian ini, memberikan dua contoh kasus yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas akibat tidak memenuhi uji kir, yang menyebabkan rem blong pada kendaraan. Dimana kedua kasus tersebut telah diputus oleh Pengadilan Negeri yang berwenang berdasarkan wilayahnya, yaitu: Pengadilan Negeri Kapanjen, Kabupaten Malang, di Indonesia dengan Pengadilan Negeri (County), Carolina Selatan, Amerika Serikat.

Kasus di Indonesia terjadi pada 26 Juli 2017, sekitar pukul 08.00 WIB, atau sekitar bulan Juli 2017, di jalan Raya Desa Mangliawan, Simpang tiga Industri Kecamatan Pakis, Kabupaten Malang. Kasus ini telah diputuskan oleh Pengadilan Negeri Kapanjen di bawah Register Perkara Pidana Khusus No. 866/Pid.Sus/2017/PN.Kpn. Kronologi kejadian sebagai berikut: Pada awalnya, pada hari, waktu, dan tempat yang disebutkan sebelumnya, terdakwa yang mengendarai Truck Tronton Hino dengan Nopol N 9041 UH dari garasi PT WP. Kendaraan tersebut bergerak dari arah timur ke arah barat dengan kecepatan sekitar 40 Km/jam. Saat mencapai simpang tiga industri Kecamatan Pakis, Petugas Supeltas menghentikan kendaraan tersebut dari arah timur dengan jarak sekitar 100 meter. Dengan maksud memberikan kesempatan kendaraan dari arah barat untuk bergantian berjalan, Terdakwa berusaha menghentikan kendaraannya dengan menginjak rem, namun rem dari kendaraan tersebut tidak berfungsi. Akibatnya, kendaraan truck tronton yang dikendarai terdakwa menabrak sepeda motor Honda Vario Nopol N 2691 GQ yang dikendarai Sdri. S dan sepeda motor Kawasaki Blitz Nopol N 6373 JF yang dikendarai Sdr. I yang membonceng Sdri. E, yang berada di depannya. Selain kerusakan pada bagian bodi sepeda motor, Sdri. E juga mengalami luka sebagaimana hasil Visum Et Repertum No.

<sup>8</sup> California Code, Vehicle Code - VEH § 26708.

<sup>9</sup> Vehicle and Traffic Law, Section 401.20.

<sup>10</sup> Texas Transportation Code, Section 547.042.

<sup>11</sup> National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA): Vehicle Inspection Requirements by State.

Kasus di Amerika Serikat dikenal dengan nama *Shaw v. Amazon* (No. Perkara 2021-CP-18-02173), melibatkan insiden tabrakan T-bone antara sepeda motor dan van pengiriman Amazon. Kejadian ini terjadi pada bulan September 2021 di Dorchester County, Carolina Selatan. Penggugat dan anaknya menderita luka parah dalam tabrakan yang terjadi ketika pengemudi van pengiriman Amazon diduga tidak memberi prioritas dan berbelok kiri secara tiba-tiba di depan Penggugat sebagai korban. Pengemudi van pengiriman dianggap bertindak secara "lalai, lalai *per se*, sangat lalai, gegabah, sengaja, dan/atau sembrono dalam banyak hal." Amazon dan pihak terkait memiliki kewajiban untuk merawat penggugat. Amazon dan DSP dianggap lalai dalam: Proses perekrutan dan pelatihan pengemudi dan Membiarkan pengemudi yang berisiko mengoperasikan kendaraan perusahaan. Putusannya, Juri menetapkan pembayaran \$44,6 juta kepada penggugat, terbagi menjadi: \$9,3 juta untuk biaya perawatan medis di masa depan dan \$30 juta dalam bentuk ganti rugi punitif terhadap Amazon. Juri mendasarkan kepada Amazon dan DSP melakukan tindakan gegabah yang menyebabkan kerusakan.<sup>12</sup>

Dari segi filosofis, Pemerintah memiliki kemampuan untuk memperluas pengaruhnya dalam kehidupan masyarakat, dan salah satu instrumen yang digunakan adalah hukum pidana.<sup>13</sup> Hukum pidana yang dimaksud mencakup sanksi berupa ancaman hukuman pidana terhadap pelaku tindak pidana korporasi, khususnya yang terfokus pada perusahaan yang kendaraannya terlibat dalam kecelakaan karena tidak menjalani Uji Berkala. Perkembangan masyarakat yang terus berlangsung dari tahun ke tahun mendorong perlunya hukum untuk mengikuti dinamika tersebut.

Berdasarkan penjelasan dari latar belakang, maka paper ini bertujuan membandingkan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kedua kasus yang terjadi di Indonesia dengan di Amerika Serikat. Oleh sebab itu, paper ini berjudul: "Perbandingan Kasus Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia dan Amerika Serikat". Sehingga, permasalahan yang dikaji dan dianalisis adalah bagaimana perbandingan kasus pertanggungjawaban pidana Korporasi di Indonesia dan Amerika Serikat.

Keaslian dalam penelitian ini dapat ditemukan dalam literatur sebelumnya sebagai berikut: *Pertama*, dalam sebuah jurnal pembangunan hukum Indonesia yang membahas formulasi pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap praktik trading in influence sebagai bentuk tindak pidana korupsi. Penelitian ini ditulis oleh Ratna Kumala Sari dan Nyoman Serikat Putra Jaya, yang lebih fokus pada aspek formulasi pertanggungjawaban pidana korporasi terkait perbuatan trading in influence dalam konteks tindak pidana korupsi.<sup>14</sup> *Kedua*, dalam Jurnal Hukum Samudra Keadilan yang mengangkat isu formulasi hukum pidana terkait pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kasus tindak pidana korupsi. Penelitian ini ditulis oleh Yusi Amdani dan lebih menitikberatkan pada perumusan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam konteks tindak pidana korupsi.<sup>15</sup> *Ketiga*, dalam Jurnal Magister Hukum Udayana berjudul formulasi pertanggungjawaban pidana korporasi menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 terhadap kecelakaan lalu lintas, oleh Johanes Bornok Butarbutar, Prija Djatmika, Yuliati.<sup>16</sup>

<sup>12</sup> *Shaw v. Amazon* (No. Perkara 2021-CP-18-02173).

<sup>13</sup> Arief Amrullah, *Politik Hukum Pidana* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2016).

<sup>14</sup> Ratna Kumala Sari and Nyoman Serikat Putra Jaya, "Kebijakan Formulasi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Perbuatan Trading In Influence Sebagai Tindak Pidana Korupsi," *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia* 2, no. 1 (2020), hlm. 12–23, DOI: <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/jphi.v2i1.12-23>.

<sup>15</sup> Yusi Amdani, "Formulasi Hukum Pidana Terkait Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korupsi," *Jurnal Hukum Samudra Keadilan* 12, no. 2 (2017), hlm. 186–98.

<sup>16</sup> Johanes Bornok Butar Butar, Prija Djatmika, Yuliati, "Formulasi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Kecelakaan Lalu Lintas", *Jurnal Magister Hukum Udayana* 10, no. 3, September (2021), hlm. 591-613.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif.<sup>17</sup> Artinya, penelitian hukum yang dilakukan dengan metode memilih bahan pustaka atau data sekunder.<sup>18</sup> Penelitian hukum normatif atau kepustakaan terdiri dari penelaan terhadap azas hukum, sistematik hukum, dan terhadap taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal, dimana ketentuan tersebut dibandingkan oleh sejarah hukum yang berada oleh negara yang menganut sistem hukum.<sup>19</sup>

Penelitian hukum normatif ini menggunakan pendekatan kasus (*case approach*) dan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yaitu dengan cara menelaah semua peraturan perundang-undangan serta regulasi yang terkait dengan permasalahan hukum yang sedang ada saat ini.<sup>20</sup> Sumber bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian hukum normatif ini, yaitu: Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Mahkamah Agung No. 13 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penanganan Tindak Pidana oleh Korporasi, Putusan Pengadilan Negeri Kepanjen Nomor 866/Pid.Sus/2017/PN, Kasus Shaw v. Amazon No. Perkara 2021-CP-18-02173.<sup>21</sup> Analisis dilakukan secara kualitatif dengan melakukan perbandingan kasus yang terjadi di 2 (dua) negara yang berbeda sistem hukum. Tujuannya untuk mengambil pelajaran berharga yang dapat diterapkan di Indonesia dalam kasus pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas.<sup>22</sup>

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena kelalaian

Isu pertanggungjawaban pidana korporasi tak dapat dipisahkan dari tindak pidana, karena pada dasarnya, korporasi dianggap sebagai subjek dalam hukum pidana. Dalam ilmu hukum pidana, terdapat dua aliran yang membahas kaitan antara tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana. Aliran pertama dikenal sebagai aliran monistis, yang meyakini bahwa dalam tindak pidana juga terkandung unsur pertanggungjawaban. Unsur-unsur tersebut melibatkan: a. Perbuatan manusia (positif atau negatif; melakukan atau tidak melakukan atau membiarkan); b. Ancaman pidana (*strafbaar gesteld*); c. Melanggar hukum (*onrechmatig*); d. Dilakukan dengan kesalahan (*met schuld in verband staand*); e. Kemampuan bertanggung jawab (*toerekenin svatbaar persoon*).<sup>23</sup>

Aliran kedua dikenal sebagai aliran dualistis, di mana dasar aliran dualistis memahami bahwa dalam konsep tindak pidana, pertanggungjawaban tidak termasuk dalam ketentuannya. Ini karena aliran dualistis meyakini bahwa tindak pidana hanya bersandar pada larangan terhadap suatu perilaku atau perbuatan tertentu.<sup>24</sup>

Selain dari aliran-aliran yang telah dijelaskan sebelumnya, terdapat beberapa teori terkenal yang memperkuat argumen mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi, antara lain:

<sup>17</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Prenada Media Group, 2015).

<sup>18</sup> Soejono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif* (Jakarta: Rajawali Pers, 2015).

<sup>19</sup> *Ibid.*, hlm. 14.

<sup>20</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Op.cit.

<sup>21</sup> *Ibid.*, hlm. 38.

<sup>22</sup> I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*, (Jakarta: Prenada Media Group, 2017).

<sup>23</sup> Rony Saputra, "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korupsi," *Jurnal Cita Hukum* 3, no. 2 (2015), DOI: <https://doi.org/10.15408/jch.v2i2.2318>.

<sup>24</sup> Lukman Hakim, "Implementasi Teori Dualistis Hukum Pidana Di Dalam Rancangan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (RKUHP)," *Krtha Bhayangkara* 13, no. 1 (2019), hlm. 1–16. DOI: <https://doi.org/https://doi.org/10.31599/krtha.v13i1.12>.

Vol. 6 No. 2 Juli 2024

- a. Teori identifikasi, yang meyakini bahwa kondisi mental atau mens rea dari pengurus mencerminkan kondisi mental atau mens rea dari korporasi itu sendiri, sehingga unsur kesalahan pada pengurus juga merupakan unsur kesalahan pada korporasi.<sup>25</sup>
- b. Teori *Vicarious liability*, merupakan konsep pertanggungjawaban seseorang atas kesalahan yang dilakukan oleh orang lain, terutama jika tindakan tersebut dilakukan dalam lingkup pekerjaannya (*legal responsibility of one person for wrongful acts of another, as, for example, when the acts are done within the scope of employment*).<sup>26</sup>
- c. Teori agregasi, menggabungkan tindak pidana yang dilakukan oleh individu dengan kesalahan orang lain, atau merupakan akumulasi kesalahan atau kelalaian dari setiap pelaku.<sup>27</sup>
- d. Teori Delegasi, merupakan perkembangan dari teori identifikasi, di mana korporasi memiliki pengaruh besar terhadap keputusan yang bersifat fragmentaris. Subjek yang terbukti melakukan tindak pidana dapat dianggap bertanggung jawab sepanjang ia melaksanakan keputusan dari korporasi.<sup>28</sup>
- e. Teori *Corporate culture model*, menempatkan pertanggungjawaban pidana pada korporasi jika dapat dibuktikan bahwa individu yang melakukan pelanggaran hukum memiliki dasar rasional untuk meyakini bahwa anggota korporasi yang memiliki kewenangan memberikan wewenang atau izin untuk melakukan tindak pidana tersebut.<sup>29</sup>

Indonesia, sebagai negara dengan berbagai perusahaan atau korporasi yang memiliki fungsi dan tujuan ekonomi yang sama untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai subjek hukum,<sup>30</sup> menaungi banyak perusahaan dengan berbagai aktivitas dan fungsi. Dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya di masyarakat, perusahaan-perusahaan ini mengandalkan kendaraan bermotor sebagai alat pendukung untuk mempermudah aktivitas operasional mereka. Perusahaan Angkutan Umum, secara umum menggunakan kendaraan yang difungsikan untuk menyediakan layanan angkutan baik orang maupun barang. Namun, situasinya berbeda ketika ada perusahaan yang memiliki kendaraan pribadi seperti truk, fuso, atau kendaraan besar lainnya yang terpisah dari armada perusahaan angkutan umum. Jenis perusahaan ini biasanya tidak bergantung pada layanan dari perusahaan angkutan umum dalam mendistribusikan produk atau bahan milik mereka, karena mereka memiliki kendaraan pribadi untuk menjalankan kegiatan operasional mereka. Penelitian ini akan difokuskan pada perusahaan-perusahaan yang menggunakan kendaraan pribadi dalam konteks aktivitas mereka.

Kendaraan pribadi yang dimiliki oleh perusahaan biasanya difungsikan untuk memberikan

---

<sup>25</sup> Taun Taun, "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Ketenagakerjaan," *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan* 6, no. 2 (2018), hlm. 235–44. DOI: <http://dx.doi.org/10.29303/ius.v6i2.556>.

<sup>26</sup> Fines Fatimah, "Pertanggungjawaban Pengganti (Vicarious Liability) Dalam Kebijakan Formulasi Hukum Pidana Di Indonesia," *LAW REFORM* 7, no. 2 (2012), hlm. 1–42. DOI: <https://doi.org/10.14710/lr.v7i2.12408>.

<sup>27</sup> Puteri Hikmawati, "Kendala Penerapan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Sebagai Pelaku Tindak Pidana Korupsi (The Obstacles Of Implementing The Criminal Liability Of The Corporation As A Criminal Of Corruption)," *Negara Hukum: Membangun Hukum Untuk Keadilan Dan Kesejahteraan* 8, no. 1 (2017), hlm. 131–50. DOI: <https://doi.org/10.22212/jnh.v8i1.941>.

<sup>28</sup> Sudirman lu Feronica, "Lingkungan Dan Korupsi Korporasi," *MIMBAR HUKUM Volume 23*, no. 1 (2011). DOI: <https://doi.org/10.22146/jmh.16190>.

<sup>29</sup> Berinda Sylvia Raganatha, "Tinjauan Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi Yang Melakukan Insider Trading Dalam Pasar Modal," *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum* 2, no. 1 (2017), hlm. 17–32. DOI: <https://doi.org/10.24246/jrh.2017.v2.i1>.

<sup>30</sup> Dyah Hapsari Prananingrum, "Telaah Terhadap Esensi Subjek Hukum: Manusia Dan Badan Hukum," *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum* 8, no. 1 (2014), hlm. 73–92. DOI: <https://doi.org/10.24246/jrh.2014.v8.i1>.

Vol. 6 No. 2 Juli 2024

kontribusi serta mengantarkan bahan-bahan yang dibutuhkan oleh perusahaan tersebut. Oleh karena itu, pengawasan terhadap kendaraan perusahaan menjadi suatu hal yang penting guna mencegah kerusakan pada kendaraan yang dapat menyebabkan kecelakaan. Perusahaan umumnya melakukan pengawasan melalui uji berkala pada kendaraannya, yang dijalankan oleh Dinas Perhubungan di setiap kota atau kabupaten.<sup>31</sup> Kebijakan uji berkala kendaraan bermotor diatur secara hukum dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM-133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, serta Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.1131/AJ.003/DRJD/2003 yang merujuk pada Keputusan Menteri Nomor 10 Tahun 1988. Surat Keputusan tersebut mengatur standar pelayanan teknis untuk mobil bus umum dari segi kelas pelayanan dan standar keselamatan.

Kegiatan uji kelayakan operasional kendaraan bermotor diatur oleh Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dalam Pasal 53 ayat 1 dan 2, serta Pasal 54. Pasal 53 ayat 1 menyatakan kewajiban uji berkala untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang beroperasi di jalan. Pasal 53 ayat 2 menjelaskan bahwa pengujian berkala melibatkan pemeriksaan fisik kendaraan dan pengesahan hasil uji. Selanjutnya, Pasal 54 rinci mengenai pemeriksaan dan pengujian fisik, termasuk pengujian teknis dan kesesuaian laik jalan kendaraan. Persyaratan teknis yang diuji mencakup susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, dan rancangan teknis kendaraan. Uji juga mencakup emisi gas buang, tingkat kebisingan, kemampuan rem utama dan parkir, kincup roda depan, kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama, akurasi alat penunjuk kecepatan, dan kedalaman alur ban. Kereta gandengan dan kereta tempelan diuji untuk kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan sistem lampu. Hasil uji ditandai dengan pemberian kartu uji dan tanda uji, yang mencakup identifikasi kendaraan, identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.

Berdasarkan dua pasal tersebut, dapat disimpulkan bahwa perusahaan yang memiliki kendaraan pribadi dalam menjalankan kegiatan operasionalnya wajib melakukan uji berkala. Kewajiban ini merupakan suatu keharusan yang harus dipatuhi oleh pemilik kendaraan. Ketidaksihinggaan uji berkala dapat berpotensi menyebabkan kerusakan pada mesin kendaraan dan berujung pada kecelakaan. Sayangnya, UU LLAJ belum mengatur secara spesifik mengenai kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian uji berkala oleh perusahaan yang memiliki kendaraan pribadi. Sanksi pidana yang diatur dalam UU LLAJ hanya menargetkan sopir dan perusahaan angkutan umum, sementara perusahaan yang menggunakan kendaraan pribadi dan tidak bergantung pada jasa angkutan umum tidak terkena sanksi pidana karena regulasi yang mencakup hal tersebut belum ada.

Pada umumnya, Perusahaan Angkutan Umum terlibat dalam kegiatan transportasi massal, menyediakan layanan seperti bus, kereta, angkutan kota, ELF, dan pengangkutan barang. Di sisi lain, perusahaan yang beroperasi di sektor barang konsumsi harian, seperti makanan ringan, minuman, rokok, dan elektronik, seringkali memiliki kendaraan pribadi untuk mendukung distribusi produk-produk mereka. Namun, jika kendaraan perusahaan yang dimiliki secara pribadi mengalami kecelakaan lalu lintas karena tidak menjalani uji berkala, perusahaan tersebut tidak dapat dikenai sanksi pidana. Ini berbeda dengan perusahaan angkutan umum, di mana kendaraan mereka yang terlibat dalam kecelakaan karena kelalaian uji berkala dapat dikenai sanksi pidana sesuai dengan Pasal 315 UU LLAJ. Pasal tersebut menetapkan pertanggungjawaban pidana terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya, termasuk pidana denda yang dapat berlipat ganda dan sanksi tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan.

Pasal 315 UU LLAJ memberikan dasar hukum untuk memberlakukan sanksi pidana terhadap

---

<sup>31</sup> Agung Santoso, "Analisis Kualitas Pelayanan Uji Kir Terhadap Kepuasan Masyarakat Pengguna Jasa Kir Di Dinas Perhubungan Kota Kediri," *Jurnal Mediasosian: Jurnal Ilmu Sosial Dan Administrasi Negara* 2, no. 1 (2018). DOI: <http://dx.doi.org/10.30737/mediasosian.v2i1>.



Vol. 6 No. 2 Juli 2024

Perusahaan Angkutan Umum, tetapi aturan ini tidak berlaku untuk perusahaan yang tidak termasuk dalam kategori angkutan umum. Hal ini terlihat dari ketiadaan pengaturan mengenai sanksi pidana bagi perusahaan atau korporasi yang memiliki kendaraan pribadi dalam UU LLAJ. Meskipun regulasi terkait kecelakaan lalu lintas telah diatur secara khusus dalam UU LLAJ, implementasinya belum sepenuhnya memadai untuk menangani perusahaan atau korporasi yang menggunakan kendaraan pribadi.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut, dalam konteks ini, kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan perusahaan dapat menimbulkan pertanyaan terkait pertanggungjawaban pidana korporasi. Regulasi yang berlaku saat ini lebih menitikberatkan pada pertanggungjawaban pidana individu, terutama sopir atau pengemudi kendaraan. Sementara itu, pertanggungjawaban pidana korporasi belum secara tegas diatur dalam konteks kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan pribadi perusahaan. Oleh karena itu, perlu pertimbangan lebih lanjut dan penyempurnaan hukum untuk mengakomodasi aspek pertanggungjawaban pidana korporasi dalam konteks kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian, terutama bagi perusahaan yang memiliki kendaraan pribadi.

Sebagai langkah awal, pembahasan dan penyusunan regulasi yang lebih rinci terkait pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas dapat menjadi solusi untuk mengisi kekosongan hukum yang terlihat dalam UU LLAJ saat ini. Dengan demikian, perusahaan dapat lebih jelas mengetahui dan memahami kewajiban serta pertanggungjawaban pidana yang dapat diterapkan dalam situasi tersebut.

## Perbandingan kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan korporasi di Indonesia dan Amerika Serikat

Dalam paper ini, akan dikemukakan dua contoh kasus dari Indonesia dan Amerika Serikat. Kedua kasus tersebut, sama-sama terkait dengan kecelakaan lalu lintas bagi perusahaan yang bergerak dalam bidang angkutan barang.

Persamaan, adapun persamaan dari kedua kasus yang dikemukakan sebelumnya, yakni: Putusan Pengadilan Negeri Kepanjen, Kabupaten Malang, Indonesia No. 866/Pid.Sus/2017/PN.Kpn. dan kasus di Amerika Serikat dikenal dengan nama Kasus Shaw v. Amazon (No. Perkara 2021-CP-18-02173), Dorchester County, Carolina Selatan, antara lain: *Pertama*, kedua kasus ini melibatkan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor besar dan kendaraan bermotor kecil. *Kedua*, kedua kasus tersebut sama-sama terjadi di jalan raya. *Ketiga*, kedua kasus tersebut menyebabkan kerusakan pada kendaraan dan/atau cedera pada korban.

*Perbedaan*, adapun perbedaan dari kedua kasus tersebut, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 1. Perbedaan Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Milik Perusahaan di Indonesia dan Amerika Serikat**

Aspek	Kasus di Indonesia	Kasus di Amerika Serikat
<b>Lokasi</b>	Jalan Raya Desa Mangliawan, Simpang tiga Industri Kecamatan Pakis, Kabupaten Malang, Indonesia	Jalan raya di Dorchester County, Carolina Selatan, Amerika Serikat
<b>Waktu</b>	26 Juli 2017, sekitar pukul 08.00 WIB	September 2021
<b>Kendaraan bermotor besar</b>	Truk tronton Hino	Van pengiriman Amazon
<b>Kendaraan bermotor kecil</b>	Sepeda motor Honda Vario dan Kawasaki Blitz	Sepeda motor
<b>Penyebab kecelakaan</b>	Rem kendaraan bermotor besar tidak berfungsi	Pengemudi kendaraan bermotor besar tidak mengalah
<b>Korban</b>	Sdri. S dan Sdri. E, yang mengendarai sepeda motor	Penggugat dan putranya, yang mengendarai

---

		sepeda motor
<b>Putusan pengadilan</b>	Terdakwa dihukum penjara selama 1 tahun 6 bulan dan denda Rp50 juta	Pengemudi van pengiriman Amazon dihukum membayar ganti rugi sebesar \$44,6 juta

---

Sumber: Data Sekunder yang diolah, berupa: Putusan Pengadilan Negeri Kepanjen, Kabupaten Malang, Indonesia No. 866/Pid.Sus/2017/PN.Kpn. dan kasus di Amerika Serikat dikenal dengan nama Kasus Shaw v. Amazon (No. Perkara 2021-CP-18-02173), Dorchester County, Carolina Selatan.

Berdasarkan tabel perbedaan kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia dengan di Amerika Serikat tersebut, Secara umum, kedua kasus memiliki kesamaan dalam hal situasi dan dampak yang ditimbulkan. Namun, terdapat beberapa perbedaan penting antara kedua kasus, terutama dalam hal penyebab kecelakaan dan putusan pengadilan.

Pada kasus di Indonesia, penyebab kecelakaan adalah rem kendaraan bermotor besar yang tidak berfungsi. Hal ini menunjukkan bahwa kendaraan tersebut tidak laik jalan dan membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Oleh karena itu, terdakwa dihukum penjara dan denda untuk memberikan efek jera dan mencegah terjadinya kejadian serupa di masa depan.

Pada kasus di Amerika Serikat, penyebab kecelakaan adalah tindakan pengemudi kendaraan bermotor besar yang tidak mengalah. Pada persidangan, perusahaan Amazon didakwa dengan kelalaian yang menyebabkan kematian. Perusahaan Amazon membantah tuduhan tersebut, dengan mengatakan bahwa perusahaan telah memberikan pelatihan yang memadai kepada pengemudinya. Namun, pengadilan memutuskan bahwa perusahaan Amazon bersalah karena tidak melakukan pengawasan yang memadai terhadap pengemudi/supir perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi tersebut lalai dalam menjalankan kewajibannya untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Oleh karena itu, pengemudi van pengiriman Amazon dihukum membayar ganti rugi yang cukup besar untuk menanggung biaya pengobatan dan pemulihan korban. Putusan tersebut merupakan salah satu hukuman tertinggi yang pernah dijatuhkan kepada korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas di Amerika Serikat.

Perbedaan dalam putusan pengadilan kedua kasus ini menunjukkan bahwa sistem hukum di Indonesia dan Amerika Serikat memiliki pendekatan yang berbeda dalam menangani kasus kecelakaan lalu lintas. Di Indonesia, prioritas diberikan pada penegakan hukum, sementara di Amerika Serikat, prioritas diberikan pada kompensasi bagi korban.

### **Pelajaran berharga yang dapat diambil dari kedua contoh kasus**

Perusahaan/korporasi yang memiliki kendaraan pribadi yang digunakan untuk angkutan barang, berdasarkan UU LLAJ di Indonesia belum dapat dikenakan sanksi pidana, sebab belum adanya pengaturan pertanggungjawaban korporasi akibat kelalaiannya memelihara kendaraan bermotor miliknya. Korporasi sebagai salah satu subjek hukum pidana, berdasarkan teori *vicarious liability*.

Penerapan teori *vicarious liability* dalam kasus kecelakaan yang disebabkan oleh perusahaan yang tidak melakukan uji kir terhadap kendaraannya, merupakan konsep yang belum diterapkan secara menyeluruh dalam peraturan perundang-undangan saat ini di Indonesia.<sup>32</sup> Permasalahannya timbul ketika adanya keharusan dalam hal pembuktian bahwa kecelakaan tersebut merupakan akibat dari tidak dilakukannya uji kir oleh perusahaan.

Di sisi lain, alat yang saat ini digunakan untuk melakukan pembuktian bahwa kecelakaan yang disebabkan karena tidak dilakukannya uji kir, belum sama sekali memiliki kepastian pembenaran yang mutlak, oleh karena itu hal tersebut membuat perusahaan tidak dapat dikenakan sanksi pidana. Kenyataannya, terdapat kecelakaan lalu lintas yang timbul di Indonesia bersamaan dengan tidak

---

<sup>32</sup> Dalinama Telaumbanua, "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Di Bidang Lingkungan Hidup," *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum* 9, no. 1 (2015), hlm. 101–12. DOI: <https://doi.org/10.24246/jrh.2015.v9.i1>.  
j

dilakukannya uji kir atau terlambat dalam melakukan uji kir oleh perusahaan.

Beberapa kasus kecelakaan lalu lintas terkait dengan kelalaian melakukan uji kir atau keterlambatan dalam melaksanakan uji kir oleh pemilik kendaraan atau perusahaan dapat diidentifikasi sebagai berikut: *Pertama*, terdapat kasus kecelakaan truk dump yang membawa muatan pasir di Tol Cipularang, di mana kecelakaan tersebut disebabkan oleh rem blong, dan secara bersamaan, kendaraan tersebut tidak menjalani uji kir.<sup>33</sup> *Kedua*, terdapat kejadian kecelakaan di jalan Raya Bogor, Kampung Sampay, Desa Tugu Utara, Kecamatan Cisarua, Kabupaten Bogor, Jawa Barat, yang disebabkan oleh rem blong akibat kelalaian dalam melakukan uji kir oleh pemilik kendaraan.<sup>34</sup> *Ketiga*, kasus melibatkan truk tronton yang menyebabkan kecelakaan beruntun di Jalan Veteran, Gresik, diduga karena kelalaian dalam melakukan uji kir selama 6 tahun.<sup>35</sup> *Keempat*, terdapat kecelakaan maut yang melibatkan bus PO Sriwijaya di Pagar Alam, Sumatera Selatan, yang terakhir kali menjalani uji kir dua tahun yang lalu.<sup>36</sup>

Permasalahan ini tentu membuat kinerja dari peraturan perundang-undangan tidak dapat bekerja secara menyeluruh atau adil terhadap penerapannya, khususnya terkait kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena tidak dilakukannya uji kir oleh perusahaan sebagai pemilik kendaraan.

Meskipun teori *vicarious liability* belum sepenuhnya tercermin dalam penerapannya terhadap kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian perusahaan dalam melakukan uji kir, seharusnya teori ini dapat menjadi dasar dan pertimbangan bagi hakim atau penegak hukum dalam mengambil keputusan terkait masalah tersebut.<sup>37</sup> Faktanya, teori *vicarious liability* dalam konteks aktivitas perusahaan atau korporasi menunjukkan bahwa perusahaan sebagai pemilik kendaraan yang tidak melaksanakan uji kir dan menyebabkan kecelakaan dapat dikenai sanksi sebagai pemilik kendaraan.

Adapun beberapa pelajaran berharga yang dapat diambil dari contoh kasus di Amerika Serikat untuk ditransplantasikan di Indonesia terkait dengan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas, antara lain:

*Pertama*, korporasi dapat dipidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas, meskipun kecelakaan tersebut disebabkan oleh tindakan kelalaian atau pelanggaran hukum oleh karyawannya. Hal ini menunjukkan bahwa korporasi memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa karyawannya bekerja dengan aman dan mematuhi peraturan lalu lintas.

*Kedua*, ganti rugi yang diberikan kepada korban kecelakaan lalu lintas harus cukup besar untuk menanggung biaya pengobatan, pemulihan, dan kehilangan pendapatan. Hal ini penting untuk

---

<sup>33</sup> Dony Indra Ramadhan (Red.), “Sopir Truk Penyebab Tabrakan Beruntun di Tol Cipularang Km 91 Tewas”, diupload Selasa, 03 September 2019, <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-4691313/sopir-truk-penyebab-tabrakan-beruntun-di-tol-cipularang-km-91-tewas>., diakses Rabu, 03 Januari 2024.

<sup>34</sup> Kompas, “Penyebab Kecelakaan di Puncak yang Tewaskan 5 Orang Diduga akibat Rem Truk Blong”, diupload Sabtu, 17 Oktober 2020, <https://pemilu.kompas.com/read/2020/10/17/14533891/penyebab-kecelakaan-di-puncak-yang-tewaskan-5-orang-diduga-akibat-rem-truk>., diakses Rabu, 03 Januari 2024.

<sup>35</sup> Fatkhurohman Taufik (Red.), “Truk Semen yang Terlibat Kecelakaan di Gresik Tak Lakukan Uji Kir Selama Enam Tahun”, diupload Rabu, 22 Oktober 2014, <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2014/Truk-Semen-yang-Terlibat-Kecelakaan-di-Gresik-Tak-Lakukan-Uji-Kir-Selama-Enam-Tahun/>., diakses Rabu, 03 Januari 2024.

<sup>36</sup> Ruly Kurniawan, Aditya Maulana (Tim Red.), “Kecelakaan Bus Sriwijaya di Pagar Alam, Uji Kir Jadi Sorotan”, diupload 26 Desember 2019, <https://otomotif.kompas.com/read/2019/12/26/101200415/kecelakaan-bus-sriwijaya-di-pagar-alam-uji-kir-jadi-sorotan>., diakses Rabu, 03 Januari 2024.

<sup>37</sup> Budi Suhariyanto, “Putusan Pidanaan Terhadap Korporasi Tanpa Didakwakan Dalam Perspektif “Vicarious Liability”,” *Jurnal Yudisial* 10, no. 1, September 8, (2017), hlm. 17–38 DOI: <https://doi.org/10.29123/JY.V10I1.68>.

Vol. 6 No. 2 Juli 2024

memastikan bahwa korban dapat pulih dari cederanya dan melanjutkan kehidupannya.

*Ketiga*, putusan pengadilan yang menetapkan pertanggungjawaban pidana korporasi dapat memberikan efek jera dan mencegah terjadinya kejadian serupa di masa depan. Hal ini penting untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di masyarakat.

### **Pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian korporasi**

Adapun beberapa langkah yang dapat dilakukan Indonesia untuk menerapkan pertanggungjawaban pidana korporasi akibat kelalaiannya dalam kecelakaan lalu lintas, sebagai berikut:

*Pertama*, menyempurnakan peraturan perundang-undangan yang mengatur pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Peraturan perundang-undangan tersebut harus mengatur secara jelas tentang ruang lingkup pertanggungjawaban pidana korporasi, termasuk perbuatan yang dapat dipidana, unsur-unsur tindak pidana, dan sanksi yang dapat dikenakan.

*Kedua*, meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan lalu lintas. Kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan lalu lintas dapat membantu mencegah terjadinya kecelakaan.

*Ketiga*, meningkatkan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Penegakan hukum yang tegas dapat memberikan efek jera bagi para pelanggar lalu lintas, termasuk korporasi.

Dengan menerapkan pelajaran berharga dari Amerika Serikat, Indonesia dapat meningkatkan pertanggungjawaban korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan keselamatan lalu lintas di masyarakat.

Konstruksi hukum adalah mekanisme yang digunakan untuk membentuk dan menangani kekosongan dalam suatu produk hukum, berdasarkan prinsip-prinsip dan fondasi hukum. Proses konstruksi ini dapat melibatkan beberapa bentuk, termasuk logika, determinasi, dan *argumentasi a contrario*.<sup>38</sup>

Biasanya, hakim menggunakan konstruksi hukum ini melalui interpretasi berdasarkan kewenangan yang dimilikinya. Meskipun sering digunakan untuk memastikan keyakinan dan kepastian hukum, penggunaan konstruksi hukum secara berkelanjutan dapat menjadi tidak layak. Oleh karena itu, perlu keterlibatan pembuat undang-undang atau legislatif untuk mengisi kekosongan hukum tersebut. Terdapat dua mekanisme utama untuk mengatasi hal ini, yang membutuhkan peran aktif dari lembaga pembuat undang-undang atau perwakilan rakyat.

#### **1. Menerapkan makna Korporasi/Perusahaan/Perseroan Dalam UU LLAJ**

Perbedaan dalam pengertian korporasi antara Peraturan Perundang-Undangan yang mengatur ketentuan pidana korporasi, Peraturan Mahkamah Agung No. 13 Tahun 2016, dan Putusan Mahkamah Agung Nomor 2239 K/PID.SUS/2012. Pemaknaan korporasi sebagai badan hukum dan bukan badan hukum tampaknya berbeda dengan definisi dalam UU LLAJ. Dalam Pasal 1 angka (21) UU LLAJ, "Perusahaan Angkutan Umum" didefinisikan sebagai badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Richard Campbell Black dan Bryan A. Garner, menjelaskan bahwa konsep korporasi berasal dari istilah bahasa Inggris "*Corporation*," yang merujuk pada badan hukum atau entitas yang, sesuai

<sup>38</sup> Enju Juanda, "Konstruksi Hukum Dan Metode Interpretasi Hukum," *Jurnal Ilmiah Galuh Justisi* 4, no. 2 (2017), hlm. 168. DOI: <https://doi.org/10.25157/jigi.v4i2.322>.

Vol. 6 No. 2 Juli 2024

dengan undang-undang, memiliki hak untuk melakukan perbuatan sebagaimana individu sebagai subjek hukum, dengan perbedaan hak dan tanggung jawab yang dimiliki oleh para pemegang saham.<sup>39</sup> Dalam konteks hukum pidana, Sutan Remi memberikan definisi korporasi yang mencakup badan hukum maupun bukan badan hukum. Ini melibatkan entitas hukum, seperti: perseroan terbatas, yayasan, koperasi, atau perkumpulan yang diakui sebagai badan hukum dan dianggap sebagai korporasi dalam konteks hukum pidana. Selain itu, termasuk firma, persekutuan komanditer, atau CV, dan persekutuan atau *maatschap*, yang, meskipun tidak dianggap sebagai badan hukum menurut hukum perdata, tetap masuk kategori korporasi dalam konteks hukum pidana.<sup>40</sup>

## 2. Merumuskan Tanggung Jawab Pidana dalam UU LLAJ Terhadap Perusahaan Angkutan Umum

Pada dasarnya, terdapat beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan untuk menetapkan pertanggungjawaban korporasi, antara lain: a. Pengurus korporasi bertindak sebagai pembuat keputusan dan penanggung jawab. b. Korporasi bertindak sebagai pembuat keputusan, dan pengurus sebagai penanggung jawab. c. Korporasi berperan sebagai pembuat keputusan dan penanggung jawab secara bersamaan.<sup>41</sup>

Perusahaan angkutan umum merupakan bagian dari korporasi yang memiliki fungsi utama dalam melakukan kegiatan pengangkutan. Secara teoretis, pengangkutan berkaitan dengan proses membawa barang atau individu dari satu lokasi ke lokasi lainnya.<sup>42</sup> Dalam pemahaman ini, Perusahaan Angkutan Umum memiliki komponen yang melibatkan: a. Individu, yang terkait dengan orang atau badan usaha yang terlibat dalam kegiatan angkutan. b. Alat pengangkutan, sebagai perangkat yang digunakan untuk melakukan angkutan, seperti mobil roda empat atau lebih. c. Barang atau penumpang, sebagai muatan yang diangkut. d. Kegiatan, yang mencakup seluruh proses pengangkutan dari pemuatan hingga penurunan di tujuan sesuai kesepakatan. Meskipun perusahaan angkutan umum diakui sebagai korporasi, baik berbadan hukum maupun tidak, pada praktiknya, peraturan UU LLAJ tidak menyentuh khusus mengenai pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum yang tidak berbadan hukum.

Perusahaan Angkutan Umum diakui secara langsung sebagai sebuah korporasi, baik yang berstatus berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum. Dengan demikian, Perusahaan Angkutan Umum memenuhi unsur-unsur yang terkait dengan pertanggungjawaban korporasi. Namun, dalam praktiknya, regulasi dalam UU LLAJ tidak secara khusus mengatur pertanggungjawaban Perusahaan Angkutan Umum yang tidak berbadan hukum.

Ketentuan pidana terhadap perusahaan angkutan umum diatur dalam Pasal 315 UU LLAJ, yang menyatakan bahwa dalam hal terjadinya tindak pidana oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan dan/atau pengurusnya. Selain pidana terhadap pengurus, pasal tersebut juga mengatur pidana denda hingga tiga kali lipat dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal Bab ini. Tambahan pidana berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan juga dapat dijatuhkan. Meskipun demikian, perlu dicatat bahwa Pasal 1 angka (21) UU LLAJ menyatakan bahwa "Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang

<sup>39</sup> I.F. Putri, F.R., Lie, H., & Tanlileassy, "Tindak Pidana Penyusunan Oleh Korporasi Dari Sudut Pandang Teori Identifikasi," *Jurnal Hukum Pidana Islam* 6, no. 1 (2020). DOI: <https://doi.org/10.15642/aj.2020.6.1.202-228>.

<sup>40</sup> Kristian Kristian, "Urgensi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi," *Jurnal Hukum & Pembangunan* 44, no. 4 Desember 26, (2014), hlm. 575–621. DOI: <https://doi.org/10.21143/JHP.VOL44.NO4.36>.

<sup>41</sup> A A Ngurah Wirajaya et al., "Asas Tiada Pidana Tanpa Kesalahan (Asas Kesalahan) Dalam Hubungannya Dengan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi," *Jurnal Kertha Negara* 1, no. 3 (2013), hlm. 1–5. DOI: <https://doi.org/10.29123/jym.v20i1.05>.

<sup>42</sup> Febri Yuliani et al., "Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum di Surabaya Implementation of Passenger Transport with Public Transport in Surabaya," *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik* 2, no. 2 (2017), hlm. 169.

Vol. 6 No. 2 Juli 2024

dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum." Artinya, pasal 315 UU LLAJ hanya dapat diterapkan pada perusahaan angkutan umum yang berbadan hukum, dan belum mencakup perusahaan angkutan umum yang tidak berbadan hukum. Oleh karena itu, diperlukan formulasi kembali terhadap ketentuan UU LLAJ, terutama Pasal 1 UU LLAJ, agar dapat mengakomodasi baik perusahaan angkutan umum yang berbadan hukum maupun yang tidak berbadan hukum, mengingat transportasi adalah kebutuhan mendasar, terutama bagi mereka yang berprofesi di bidang transportasi.

## KESIMPULAN

Perbandingan kasus pertanggungjawaban pidana korporasi di Indonesia dan Amerika Serikat mencerminkan perbedaan dalam pendekatan hukum dan kerangka regulasi antara kedua negara tersebut. Di Indonesia, pertanggungjawaban pidana korporasi diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) Pasal 315, yang memberikan kewenangan untuk menuntut Perusahaan Angkutan Umum dan pengurusnya. Namun, terdapat kendala terkait interpretasi ketentuan tersebut, terutama terkait Perusahaan Angkutan Umum yang bukan berbadan hukum. Sementara itu, Amerika Serikat memiliki kerangka regulasi yang lebih matang terkait pertanggungjawaban pidana korporasi. Perbedaan signifikan dalam pendekatan hukum dan regulasi antara Indonesia dan Amerika Serikat menciptakan perbedaan dalam penegakan hukum dan pertanggungjawaban korporasi. Amerika Serikat memiliki pendekatan yang lebih sistematis dan komprehensif, sementara Indonesia masih menghadapi tantangan dalam menangani kasus-kasus korporasi, terutama yang melibatkan Perusahaan Angkutan Umum yang tidak berbadan hukum. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa Amerika Serikat memiliki kerangka regulasi yang lebih matang dan sistematis dalam menangani pertanggungjawaban pidana korporasi dibandingkan dengan Indonesia. Direkomendasikan kepada pembuat undang-undang di Indonesia, perlu adanya regulasi dalam merumuskan ketentuan pidana terhadap Perusahaan Angkutan Umum yang bukan berbadan hukum ke dalam UU LLAJ. Mengingat pengertian korporasi adalah bagian dari hukum yang terdiri dari korporasi yang badan hukum yang diakui dalam subjek hukum pidana.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Amrullah, Arief., *Politik Hukum Pidana*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2016.
- Arief, Barda Nawawi., *Kebijakan Hukum Pidana*, Jakarta: Kencana Prenadamedia, 2017.
- Diantha, I Made Pasek., *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group, 2017.
- Marzuki, Peter Mahmud., *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group, 2015.
- Priyatno, Muladi & Dwidja. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Ke-3. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2015.
- Soekanto, Soejono, *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta, Rajawali Pers, 2015.

### Jurnal

- Amdani, Yusi. "Formulasi Hukum Pidana Terkait Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korupsi." *Jurnal Hukum Samudra Keadilan* 12, no. 2 (2017): 186–98.
- Amirullah, Amirullah. "Korporasi Dalam Perspektif Subyek Hukum Pidana." *Al- Daulah: Jurnal Hukum Dan Perundangan Islam* 2, no. 2 (2012): 139–60. <https://doi.org/10.15642/ad.2012.2.2.139-160>.
- Anjari, Warih. "Pertanggungjawaban Korporasi Sebagai Pelaku Tindak Pidana." *E- Journal Widya Yustisia* 1, no. 2 (2018): 116–21.
- Bramita, Fifid. "Corporate Criminal Liability On Criminal Actions in Consumer Protection." *Jurnal Hukum Novelty* 9, no. 2 (2018): 146.

Vol. 6 No. 2 Juli 2024

- Disemadi, Hari Sutra, and Nyoman Serikat Putra Jaya. "Perkembangan Pengaturan Korporasi Sebagai Subjek Hukum Pidana Di Indonesia." *Jurnal Hukum Media Bhakti*, 2019. <https://doi.org/10.32501/jhmb.v3i2.38>.
- Enggarsasi, Umi. "Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi Dalam Kejahatan Ekonomi." *Perspektif* 7, no. 1 (2006): 20. <https://doi.org/10.30742/perspektif.v7i1.368>.
- Fatimah, Fines. "Pertanggungjawaban Pengganti (Vicarious Liability) Dalam Kebijakan Formulasi Hukum Pidana Di Indonesia." *LAW REFORM* 7, no. 2 (2012): 1–42. <https://doi.org/10.14710/lr.v7i2.12408>.
- Feronica, sudirman lu. "Lingkungan Dan Korupsi Korporasi." *MIMBAR HUKUM Volume 23*, no. 1 (2011). <https://doi.org/10.22146/jmh.16190>.
- Hakim, Lukman. "Implementasi Teori Dualistis Hukum Pidana Di Dalam Rancangan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (RKUHP)." *Krtha Bhayangkara* 13, no. 1 (2019): 1–16. <https://doi.org/10.31599/krtha.v13i1.12>.
- Hikmawati, Puteri. "Kendala Penerapan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Sebagai Pelaku Tindak Pidana Korupsi (The Obstacles Of Implementing The Criminal Liability Of The Corporation As A Criminal Of Corruption)." *Negara Hukum: Membangun Hukum Untuk Keadilan Dan Kesejahteraan* 8, no. 1 (2017): 131–50. <https://doi.org/10.22212/jnh.v8i1.941>.
- Juanda, Enju. "Konstruksi Hukum Dan Metode Interpretasi Hukum." *Jurnal Ilmiah Galuh Justisi* 4, no. 2 (2017): 168. <https://doi.org/10.25157/jigi.v4i2.322>.
- Kristian, Kristian. "Urgensi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi." *Jurnal Hukum & Pembangunan* 44, no. 4 (December 26, 2014): 575–621. <https://doi.org/10.21143/JHP.VOL44.NO4.36>.
- Praningrum, Dyah Hapsari. "Telaah Terhadap Esensi Subjek Hukum: Manusia Dan Badan Hukum." *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum* 8, no. 1 (2014): 73–92. <https://doi.org/10.24246/jrh.2014.v8.i1.p73-92>.
- Putri, F.R., Lie, H., & Tanlilessy, I.F. "Tindak Pidana Penyuapan Oleh Korporasi Dari Sudut Pandang Teori Identifikasi." *Jurnal Hukum Pidana Islam* 6, no. 1 (2020). <https://doi.org/10.15642/aj.2020.6.1.202-228>.
- Raganatha, Berinda Sylvia. "Tinjauan Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi Yang Melakukan Insider Trading Dalam Pasar Modal." *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum* 2, no. 1 (2017): 17–32. <https://doi.org/10.24246/jrh.2017.v2.i1.p17-32>.
- Santoso, Agung. "Analisis Kualitas Pelayanan Uji Kir Terhadap Kepuasan Masyarakat Pengguna Jasa Kir Di Dinas Perhubungan Kota Kediri." *Jurnal Mediasosian: Jurnal Ilmu Sosial Dan Administrasi Negara* 2, no. 1 (2018). <https://dx.doi.org/10.30737/mediasosian.v2i1.206>.
- Saputra, Rony., "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korupsi." *Jurnal Cita Hukum* 3, no. 2 (2015). <https://doi.org/10.15408/jch.v2i2.2318>.
- Sari, Ratna Kumala, and Nyoman Serikat Putra Jaya. "Kebijakan Formulasi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Perbuatan Trading In Influence Sebagai Tindak Pidana Korupsi." *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia* 2, no. 1 (2020): 12–23. <https://doi.org/10.14710/jphi.v2i1.12-23>.
- Suhariyanto, Budi. "Putusan Pemidanaan Terhadap Korporasi Tanpa Didakwakan Dalam Perspektif "Vicarious Liability"." *Jurnal Yudisial* 10, no. 1 (September 8, 2017): 17–38. <https://doi.org/10.29123/JY.V10I1.68>.
- Taun, Taun. "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Ketenagakerjaan." *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan* 6, no. 2 (2018): 235–44. <https://dx.doi.org/10.29303/ius.v6i2.556>.
- Telaumbanua, Dalinama. "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Di Bidang Lingkungan Hidup." *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum* 9, no. 1 (2015): 101–12. <https://doi.org/10.24246/jrh.2015.v9.i1.p101-112>.



Vol. 6 No. 2 Juli 2024

- Toruan, Henry Donald Lbn. "Pertanggungjawaban Pidana Korupsi Korporasi." *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional* 3, no. 3 (2014): 397–416. <https://dx.doi.org/10.33331/rechtsvinding.v3i3.33>.
- Wirajaya, A A Ngurah, Nyoman A Martana, Program Kekhususan, Hukum Pidana, Universitas Udayana, and A Latar Belakang. "Asas Tiada Pidana Tanpa Kesalahan (Asas Kesalahan) Dalam Hubungannya Dengan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi." *Jurnal Kertha Negara* 1, no. 3 (2013): 1–5. <https://doi.org/Doi.org/10.29123/jym.v20i1.05>.
- Yuliani, Febri, Andri Andri, Suparwan Cecep Kosasih, Haryono Haryono, Dipo Wahjoeono Hariyono, Magdalena Wullur, Wardaya Wardaya, et al. "Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Di Surabaya Implementation of Passenger Transport with Public Transport in Surabaya." *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik* 2, no. 2 (2017): 169.

