

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP PERUSAHAAN ANGKUTAN
UMUM DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi Kasus di Kepolisian Resort Kota Batu)**

Achmad Syahrul Anwari¹, Hisbul Luhfi Ashsyarofi², Pinastika Prajna Paramita³

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang
Jalan Mayjen Haryono No 193 Malang 65144, Telepon (0341) 551932, Fax (0341) 552249
Email : syahrulanwari83@gmail.com

ABSTRACT

This study aims to analyze the forms of criminal liability imposed on public transportation companies and the law enforcement mechanisms implemented by the Batu City Resort Police (Polres Kota Batu) in traffic accidents. The phenomenon of land transportation accidents, particularly those involving buses, is frequently attributed to human error, which is inextricably linked to the operational management and fleetworthiness standards upheld by the companies involved. The research employs an empirical juridical method with a field-based approach. Primary data were gathered through direct observation and in-depth interviews with personnel from the Traffic Unit (Satlantas) of Polres Kota Batu, while secondary data were derived from library studies of relevant legislation. Data analysis was conducted qualitatively to provide a comprehensive depiction of legal implementation in practice. The findings reveal that criminal liability for public transportation companies within the jurisdiction of Polres Kota Batu is predicated on compliance with fleetworthiness standards, particularly the mandatory periodic testing (KIR) as stipulated in Article 53(1) of Law No. 22 of 2009. In the bus accident case on January 8, 2025, the company was found negligent for enforcing operations with an expired KIR certificate. Law enforcement proceeded procedurally through investigation, inquiry, and case review stages to establish elements of negligence or intent. Although companies are obligated to provide civil compensation to victims, this does not extinguish criminal proceedings against management proven to have disregarded operational safety protocols..

Keywords: *Criminal Liability, Public Transportation Companies, Traffic Accidents, Driver Negligence.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk pertanggung jawaban pidana perusahaan angkutan umum serta mekanisme penegakan hukum yang dilakukan oleh Polres Kota Batu terkait kecelakaan lalu lintas. Fenomena kecelakaan transportasi darat, khususnya bus, sering kali disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (*human error*) yang tidak berdiri sendiri, melainkan berkaitan erat dengan manajemen operasional dan kelaikan armada perusahaan. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis empiris dengan pendekatan lapangan. Data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara mendalam dengan pihak Satlantas Polres Kota Batu, sedangkan data sekunder mencakup studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan terkait. Teknik analisis data dilakukan secara kualitatif untuk memberikan gambaran komprehensif mengenai implementasi hukum di masyarakat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertanggung jawaban pidana perusahaan angkutan umum di wilayah hukum Polres Kota Batu didasarkan pada pemenuhan standar kelaikan armada, khususnya kewajiban uji berkala (KIR) sebagaimana diatur dalam Pasal 53 ayat (1) UU No. 22

Tahun 2009. Dalam kasus kecelakaan bus pada 8 Januari 2025, perusahaan terbukti lalai karena memaksakan operasional armada dengan masa uji KIR yang telah kedaluwarsa. Proses penegakan hukum dilakukan secara prosedural melalui tahapan penyelidikan, penyidikan, dan gelar perkara untuk menentukan unsur kelalaian atau kesengajaan. Meskipun perusahaan wajib memberikan santunan secara perdata kepada korban, hal tersebut tidak menggugurkan tuntutan pidana bagi pihak manajemen yang terbukti mengabaikan keselamatan operasional.

Kata kunci : *Pertanggungjawaban Pidana, Perusahaan Angkutan Umum, Kecelakaan Lalu Lintas, Kelalaian Pengemudi.*

PENDAHULUAN

Sistem transportasi dapat dianggap sebagai kebutuhan mendasar masyarakat yang terus maju baik dalam segi kualitas maupun kuantitas. Di antara beragam moda transportasi yang tersedia, termasuk transportasi laut, udara, dan darat, terbukti bahwa transportasi darat memegang posisi dominan. Menyadari pentingnya peran transportasi khususnya transportasi darat di negara kita mengharuskan pembentukan peraturan untuk memastikan arus lalu lintas yang aman, teratur, lancar, dan efisien, sehingga memfasilitasi pelaksanaan berbagai kegiatan yang bertujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat tanpa gangguan.¹ Meningkatnya frekuensi pengguna jalan, terutama kendaraan bermotor yang digunakan untuk tujuan pribadi atau umum, secara tidak langsung dapat menyebabkan peningkatan kejadian kecelakaan lalu lintas. Berkembangnya teknologi transportasi yang cepat juga berkontribusi pada lonjakan kecelakaan terkait lalu lintas. Sementara jangkauan dan kemampuan operasional transportasi terus berkembang, fenomena ini juga muncul sebagai kontributor serius terhadap angka kematian selama beberapa tahun terakhir.²

kecelakaan lalu lintas merupakan masalah umum dalam kerangka sistem transportasi di berbagai negara. Di negara-negara dengan ekonomi berkembang, seperti Indonesia, kecelakaan lalu lintas ini cenderung mengalami peningkatan. Sebagian besar insiden lalu lintas yang sering terjadi ini melibatkan bus baik bus Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) da bus pariwisata. Peran pengemudi sering terlibat sebagai kontributor utama kecelakaan ini. Menurut data penegak hukum, faktor-faktor yang terkait dengan

¹Muhammad Jemima Fadilah dan ' Sulistyanta, "PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PERUSAHAAN BUS DAN SOPIR BUS TERHADAP KECELAKAAN BUS DI KABUPATEN SUKOHARJO," *Recidive : Jurnal Hukum Pidana dan Penanggulangan Kejahatan* 9, no. 1 (Januari 2020): 16, <https://doi.org/10.20961/recidive.v9i1.47388>.

² Putri Lestari L Tobing, Tatok Sudijarto, dan Armunanto Hutahaeen, "PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENGEMUDI DAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENIMBULKAN KORBAN LUKA DAN MENINGGAL DUNIA," *Jurnal Hukum to-Ra* 10 (Februari 2024): 238–55, <https://ejournal.flhuki.id/index.php/tora/article/view/491>.

kesalahan pengemudi yang kurang rajin menavigasi persimpangan ini menyumbang lebih dari 80% penyebab kecelakaan lalu lintas.³

Terdapat beragam faktor yang menjadi penyebab terhadap tingginya angka kecelakaan bus. Faktor-faktor tersebut mencakup kondisi armada bus itu sendiri, keadaan infrastruktur jalan, serta kesalahan operasional oleh pengemudi atau yang dikenal sebagai human error, dan lain sebagainya. Kesalahan pengemudi dapat bersumber dari berbagai macam sebab, termasuk pola kerja yang tidak baik, pengaruh lingkungan eksternal, kondisi kejiwaan, status kesehatan, atau kelelahan yang dipicu oleh ritme kerja yang tidak terkelola dengan baik. Ritme kerja ini mencakup durasi dan frekuensi mengemudi serta periode dan waktu istirahat. Kelelahan yang dialami pengemudi bus sering terabaikan karena adanya tekanan untuk mencapai target setoran minimum dan waktu keberangkatan berikutnya, yang mengesampingkan prinsip-prinsip operasional bus yang ideal. Kecelakaan bus ini dianalisis dan banyak ditemukan bahwa penyebabnya adalah kelalaian pengemudi. Oleh karena itu, sistem kerja yang berlaku saat ini memerlukan reformasi guna mencegah timbulnya korban jiwa dan kerugian materiil yang berulang. Terdapat hubungan signifikan antara tingkat kewaspadaan dan tingkat kelelahan yang dialami individu. Semakin besar kelelahan yang dialami oleh seseorang, maka tingkat kewaspadaannya akan turun. Menurunnya tingkat kewaspadaan ini akan memperbesar kemungkinan terjadinya *human error*.⁴

Kelalaian para pengendara seringkali mengakibatkan korban, baik yang mengalami cedera serius maupun yang meninggal dunia, bahkan tak jarang menghilangkan nyawa pengemudinya sendiri. Sebagian besar insiden kecelakaan lalu lintas yang terjadi sesungguhnya dapat dicegah apabila para pengguna jalan menunjukkan perilaku disiplin, santun, dan saling menghargai. Dalam konteks lalu lintas, dikenal pula konsep kesengajaan dan kelalaian. Dalam banyak formulasi tindak pidana, unsur kesengajaan, atau yang dikenal sebagai *opzet*, merupakan salah satu elemen krusial. Berkaitan dengan unsur kesengajaan ini, apabila suatu rumusan tindak pidana mencakup perbuatan yang disengaja, atau yang biasa disebut *opzettelijk*, maka unsur kesengajaan ini akan mendominasi atau mencakup seluruh unsur lain yang mengikuti di

³ Nugroho, LA, Sulistio, H., & Indriastuti, AK (2012). Karakteristik pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus Antar Kota Antar Propinsi. *Rekayasa Sipil*, 6 (1), hlm.42–54. <https://rekayasasipil.ub.ac.id/index.php/rs/article/view/208>

⁴ Ishardita Pambudi Tama dan Oke Oktavianty, "EVALUASI PENGARUH POLA KERJA TERHADAP FATIGUE UNTUK MENGURANGI JUMLAH KECELAKAAN," *Journal of Engineering and Management Industrial System* 2, no. 2 (April 2014), <https://doi.org/10.21776/ub.jemis.2014.002.02.7>.

belakangnya dan harus dibuktikan.⁵ Selain unsur kesengajaan, terdapat pula yang disebut sebagai unsur kelalaian atau ketidakhati-hatian, atau *culpa*.

Salah satu kasus yang ada di kota Batu yaitu kecelakaan fatal yang melibatkan bus pariwisata milik Sakhindra Trans di Jalan Imam Bonjol, Kota Batu, pada tanggal 8 Januari 2025, yang diduga disebabkan oleh kegagalan sistem rem, telah mengakibatkan empat korban jiwa dan sepuluh orang lainnya mengalami luka-luka setelah bus tersebut menabrak sejumlah kendaraan di sepanjang menurun. Dalam proses penyelidikan, Kepolisian Resort Batu menetapkan dua tersangka utama pertama, MAS sebagai pengemudi bus, dan kedua, RW sebagai pemilik atau direktur PT Sakhindra Cemerlang Wisata. Pengemudi ditetapkan sebagai tersangka atas dugaan pengetahuan mengenai kondisi bus yang tidak layak dioperasikan, termasuk kerusakan berat pada kampas rem, namun tetap mengoperasikannya. Sementara itu, pemilik bus ditetapkan sebagai tersangka karena dianggap sengaja mengoperasikan kendaraan yang tidak dirawat secara memadai dan tidak memiliki izin angkutan atau Surat Izin kelayakan kendaraan (KIR) yang telah diizinkan. Kedua tersangka dikenai Pasal 311 ayat (3), (4), dan (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), yang mengatur perbuatan dengan sengaja mengemudikan kendaraan yang membahayakan keselamatan orang lain hingga menyebabkan kerugian materiil, luka, dan kematian, dengan ancaman hukuman penjara maksimal 12 tahun. Selain itu, pemilik bus juga dikenai Pasal 359 atau 360 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) terkait kelalaian yang mengakibatkan kematian atau luka berat pada orang lain, serta Pasal 55 KUHP.⁶ Peristiwa ini juga menjadi dasar penting untuk mengkaji pertanggung jawaban pidana terhadap perusahaan angkutan umum dalam kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini mengangkat judul “Pertanggungjawaban pidana terhadap perusahaan angkutan umum dalam kecelakaan lalu lintas (Studi Kasus di Kepolisian Resort Kota Batu)” dengan fokus pada dua permasalahan utama, yaitu bagaimana pertanggungjawaban pidana perusahaan dalam kelalaian pengemudi di wilayah hukum polres Kota Batu serta bagaimana penegakan hukum pidana yang dilakukan oleh Polres Kota Batu terhadap perusahaan dan sopir angkutan umum. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk

⁵ Muhammad Jemima Fadilah dan ' Sulistyanta, “PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PERUSAHAAN BUS DAN SOPIR BUS TERHADAP KECELAKAAN BUS DI KABUPATEN SUKOHARJO,” *Recidive : Jurnal Hukum Pidana dan Penanggulangan Kejahatan* 9, no. 1 (Januari 2020): 16, <https://doi.org/10.20961/recidive.v9i1.47388>.

⁶ Detik.com, “Fakta-fakta Kecelakaan Bus Pariwisata Tewaskan 4 Orang di Kota Batu,” 9 Januari 2025, diakses 2 November 2025, <https://news.detik.com/berita/d-7727927/5-fakta-bus-rem-blong-di-kota-batu-tewaskan-4-orang-hingga-sopir-tersangka?page=2>

menelaah pertanggungjawaban pidana perusahaan dalam kelalaian pengemudi di wilayah hukum Polres Kota Batu dan untuk menelaah penegakan hukum pidana yang dilakukan oleh Polres Kota Batu terhadap perusahaan dan sopir angkutan umum.

Penelitian ini menggunakan menggunakan jenis penelitian empiris. Penelitian hukum empiris, yang juga dikenal sebagai penelitian hukum sosiologis atau penelitian lapangan, merupakan pendekatan yang berbeda dari penelitian hukum normatif. Jika penelitian hukum normatif didasarkan pada data sekunder, maka penelitian hukum sosiologis atau empiris ini bertitik tolak dari data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari masyarakat sebagai sumber utama melalui penelitian lapangan. Penelitian lapangan ini dilakukan dengan menggunakan berbagai metode, seperti pengamatan (*observasi*), wawancara.⁷ Dengan tujuan untuk memahami bagaimana bentuk pertanggung jawaban pidana oleh perusahaan angkutan umum dalam kecelakaan lalu lintas, serta agar memudahkan penulis dalam menyajikan data secara langsung mengenai pertanggung jawaban perusahaan angkutan umum terhadap kecelakaan lalu lintas, berdasarkan data yang diperoleh dari sumber-sumber pustaka yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Penelitian dilakukan di Kepolisian Resort Kota Batu. Lokasi penelitian ini tepatnya beralamat di Jl. Bhayangkara 16, Junrejo, Kota Batu, Jawa Timur. Polres Kota Batu ini terletak di jantung kota yang berdekatan dengan pusat keramaian dan lokasi penduduk.

PEMBAHASAN

Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Dalam di Wilayah Hukum Polres Kota Batu

Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan dasar yuridis yang tegas mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi dalam penyelenggaraan angkutan umum, dengan menempatkan perusahaan dan/atau pengurusnya sebagai subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terjadi tindak pidana. Ketentuan ini juga membuka ruang pemberatan sanksi berupa denda yang diperberat serta pidana tambahan berupa pembekuan atau pencabutan izin operasional. Relevansi norma tersebut tercermin dalam kasus kecelakaan bus pada 8 Januari 2025 di Jalan Imam Bonjol, Kota Batu, yang mengakibatkan 14 korban, terdiri atas empat meninggal dunia dan sepuluh luka-luka, setelah bus mengalami rem blong dan melaju tanpa kendali sejauh kurang lebih 2,7

⁷ Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum. Normatif dan Empiris* (Depok, Prenada Media Group, 2018).hal.149

kilometer. Hasil penyidikan menunjukkan bahwa armada tidak memenuhi persyaratan uji berkala karena surat uji KIR telah kedaluwarsa serta ditemukan gangguan pada komponen pengereman. Fakta tersebut menegaskan adanya kelalaian sistematis dalam pemeliharaan armada yang berimplikasi pada pertanggungjawaban pidana perusahaan dan manajemen, di samping tanggung jawab pengemudi.

Urgensi penegakan hukum korporasi ini terefleksi secara nyata pada insiden kecelakaan lalu lintas bus pariwisata di Kota Batu pada tanggal 8 Januari 2025. Kasus dengan tingkat fatalitas tertinggi dalam tiga tahun terakhir di wilayah tersebut mengakibatkan 14 korban, yang terdiri atas 4 korban jiwa dan 10 korban luka-luka. Berdasarkan hasil penyidikan kepolisian Resor Kota Batu, insiden yang berawal dari malfungsi sistem pengereman mekanis ini mematahkan asumsi bahwa kecelakaan semata-mata diakibatkan oleh kelalaian pengemudi (*human error*). Fakta yuridis yang terungkap menunjukkan bahwa armada bus tersebut dioperasikan dalam kondisi surat uji kelayakan kendaraan (uji KIR) yang telah kedaluwarsa. Hal ini merupakan pelanggaran serius terhadap Pasal 53 dan 54 UU LLAJ. Temuan ini membuktikan adanya kelalaian sistematis dari manajemen perusahaan yang secara sadar mengabaikan standar pemeliharaan teknis dan tetap memaksakan kendaraan yang tidak laik jalan untuk beroperasi.

Dalam praktik penegakan hukum, penyidik melakukan tahapan sistematis mulai dari laporan polisi, penyelidikan, gelar perkara, hingga penetapan konstruksi pertanggungjawaban pidana berdasarkan alat bukti dan fakta hukum. Penentuan tanggung jawab tidak semata dibebankan kepada pengemudi, mengingat data penyelidikan menunjukkan bahwa faktor human error hanya berkontribusi sekitar 30 persen dari keseluruhan penyebab kecelakaan bus dalam tiga tahun terakhir, sementara faktor pengawasan operasional dan kelayakan kendaraan turut berperan. Meskipun Pasal 311 UU LLAJ kerap diterapkan terhadap individu dengan rumusan “setiap orang”, konstruksi tersebut kurang tepat untuk korporasi karena perusahaan tidak memiliki kapasitas fisik sebagai pelaku materiil. Oleh karena itu, Pasal 315 menjadi instrumen yang lebih proporsional dalam menjerat perusahaan dan pengurusnya melalui mekanisme atribusi pertanggungjawaban. Selain aspek pidana, Pasal 235 UU LLAJ juga mewajibkan pemberian santunan kepada korban tanpa menghapus proses pidana, sehingga keseluruhan kerangka hukum menegaskan bahwa pertanggungjawaban dalam kecelakaan lalu lintas harus ditentukan secara objektif berdasarkan peran, kewenangan, dan tingkat kesalahan masing-masing pihak, baik pengemudi maupun perusahaan angkutan.

Menyikapi temuan tersebut, penegakan hukum lalu lintas tidak berhenti pada pengemudi sebagai aktor materiil, melainkan menembus hingga ke tingkat manajemen perusahaan otobus. Pengabaian kelaikan armada oleh jajaran direksi dapat dikonstruksikan sebagai bentuk kesengajaan yang membahayakan nyawa publik. Penyidikan perkara yang dilakukan kepolisian berfokus pada objektivitas kausalitas kecelakaan, sehingga alibi administratif seperti status hubungan kerja pengemudi misalnya penggunaan pengemudi cadangan tidak resmi tidak dapat menggugurkan tanggung jawab korporasi. Selain itu, hukum juga mewajibkan perusahaan untuk memenuhi tanggung jawab keperdataannya melalui pemberian santunan kepada korban kecelakaan sebagaimana diamanatkan Pasal 235 UU LLAJ. Pemenuhan santunan ini merupakan kewajiban terpisah yang secara doktrinal tidak akan menghapuskan atau meringankan beban pertanggungjawaban pidana korporasi atas kelalaian fatal yang telah terjadi.

Dalam sektor transportasi, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Perusahaan angkutan umum beserta pengurusnya dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindak pidana yang terjadi dalam operasionalnya. Selain denda, perusahaan dapat dikenakan sanksi administratif tambahan seperti pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang terlibat, guna meningkatkan kepatuhan terhadap standar keselamatan publik. Implementasi regulasi ini sangat relevan mengingat tingginya tingkat fatalitas kecelakaan menonjol, seperti tragedi bus di Kota Batu pada Januari 2025 yang menyebabkan 4 korban jiwa akibat rem blong.⁸ Berdasarkan hasil penyelidikan kepolisian, faktor human error seringkali tidak berdiri sendiri, melainkan berkelindan dengan kelalaian operasional dan kondisi armada. Dengan adanya pengaturan KUHP baru ini, celah hukum bagi pihak di balik layar korporasi tertutup, memastikan keadilan bagi korban melalui pertanggungjawaban yang proporsional antara pengemudi dan perusahaan.

Hasil penyidikan mendalam oleh IPDA Agus Atang Wibowo, S.H. mengungkap bahwa penyebab utama kecelakaan bus di Kota Batu pada Januari 2025 adalah malfungsi pada komponen pengereman, yakni kampas dan tromol yang tidak berfungsi maksimal. Selain masalah teknis, ditemukan pelanggaran administratif berat di mana surat uji kelayakan kendaraan (uji KIR) telah kedaluwarsa. Hal ini melanggar Pasal 53 ayat (1) UU No. 22 Tahun

⁸ Detik.com, "Fakta-fakta Kecelakaan Bus Pariwisata Tewaskan 4 Orang di Kota Batu," 9 Januari 2025, diakses 20 Desember 2025, <https://news.detik.com/berita/d-7727927/5-fakta-bus-rem-blong-di-kota-batu-tewaskan-4-orang-hingga-sopir-tersangka?page=2>

2009 yang mewajibkan uji berkala setiap enam bulan demi menjamin keselamatan dan kelaikan jalan kendaraan umum. Kegagalan dalam pemenuhan standar teknis ini menyeret manajemen perusahaan otobus ke ranah pertanggungjawaban pidana, tidak terbatas pada pengemudi saja. Berdasarkan Pasal 315 UU No. 22 Tahun 2009, perusahaan angkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian penumpang atau pihak ketiga yang timbul akibat kelalaian menjaga standar kelayakan armada. Kelalaian dalam pengawasan operasional dan perawatan kendaraan menjadi dasar hukum yang kuat untuk menjerat pihak manajemen perusahaan.

Berdasarkan keterangan IPDA Agus Atang Wibowo, kecelakaan bus pada 8 Januari 2025 menjadi bukti nyata kelalaian sistematis perusahaan otobus yang tetap mengoperasikan armada meski uji KIR telah kedaluwarsa. Tindakan memaksakan operasional kendaraan yang tidak laik jalan ini merupakan pelanggaran terhadap Pasal 49 ayat (1) Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian. UU No. 22 Tahun 2009. Pengabaian terhadap pengujian berkala tersebut secara langsung membahayakan keselamatan pengguna jalan dan menjadi dasar kuat untuk menjerat perusahaan secara pidana. Pihak manajemen, termasuk pemilik dan direksi, kini menghadapi konsekuensi hukum serius melalui Pasal 311 ayat (2) hingga (5) UU LLAJ dengan ancaman pidana penjara maksimal 12 tahun atau denda Rp24.000.000,00. Tindakan mengabaikan pemeliharaan demi efisiensi biaya tidak lagi dipandang sebagai kelalaian administratif biasa, melainkan dikonstruksikan sebagai bentuk "kesengajaan dengan sadar akan kemungkinan". Hal ini menegaskan bahwa pihak yang memiliki kendali atas armada bertanggung jawab penuh atas risiko fatalitas yang ditimbulkan. Penyidikan oleh Polres Kota Batu juga menekankan bahwa pertanggungjawaban pidana bersifat saling berkaitan antara pengemudi dan perusahaan. Penegak hukum melakukan penelusuran mendalam terhadap hubungan kerja, pemberi perintah operasional, serta pemilik kendaraan untuk memetakan distribusi tanggung jawab.

Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa setiap pihak, baik pelaksana lapangan maupun pemegang kendali manajerial, mendapatkan sanksi yang proporsional sesuai dengan peran mereka dalam kecelakaan tersebut. Terakhir, perusahaan memiliki kewajiban ganda yang mencakup aspek kelaikan armada dan kelaikan SDM (pengemudi). Selain wajib memberikan santunan kepada korban sesuai Pasal 235 UU LLAJ, perusahaan bertanggung jawab atas proses rekrutmen, pengawasan pola kerja, dan pemastian kompetensi pengemudi. Jika perusahaan mengabaikan prosedur penyaringan dan kesehatan pengemudi, maka perusahaan dianggap

gagal dalam melakukan langkah pencegahan, sehingga wajib memikul tanggung jawab pidana atas dampak fatal yang terjadi di jalan raya.

Penegakan hukum pidana yang dilakukan oleh Polres Kota Batu terhadap perusahaan dan sopir angkutan umum

Penanganan kecelakaan lalu lintas oleh Unit Laka Lantas Polres Kota Batu dilaksanakan secara ketat berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berjenjang. Proses ini memastikan bahwa penetapan tersangka tidak dilakukan secara prematur di Tempat Kejadian Perkara (TKP), melainkan melalui tahapan administratif dan penyidikan yang sah. Hal ini dimulai dari respons cepat petugas terhadap laporan masyarakat melalui tindakan awal kepolisian di lokasi kejadian. Di TKP, petugas menjalankan tugas terstruktur yang meliputi evakuasi korban, pengaturan arus lalu lintas untuk mencegah kemacetan, serta pendataan saksi dan dokumentasi. Prioritas utama kepolisian adalah keselamatan nyawa dengan melibatkan tenaga medis, yang kemudian dilanjutkan dengan olah TKP dan pengamanan barang bukti. Pengemudi yang terlibat pun turut diamankan guna menjaga kondusivitas lingkungan sebelum seluruh bukti dibawa ke kantor kepolisian untuk penyidikan lebih lanjut. Tahap penyidikan mencakup proses pembuktian medis melalui visum bagi korban dan penerbitan Laporan Polisi sebagai landasan hukum formal. Penyidik kemudian melakukan pemeriksaan mendalam terhadap saksi, ahli waris, maupun pihak terlibat lainnya. Rangkaian ini berpuncak pada mekanisme gelar perkara yang berfungsi sebagai forum evaluasi untuk menilai kecukupan alat bukti sebelum menentukan status hukum seseorang secara objektif dan akuntabel.

Gelar perkara memiliki peran sentral sebagai instrumen kontrol internal guna meminimalisir kekeliruan yuridis dalam menentukan subjek hukum yang bertanggung jawab. Melalui mekanisme ini, penyidik melakukan kualifikasi delik untuk membedakan antara kelalaian murni (Pasal 310 UU LLAJ) dengan tindakan sengaja yang membahayakan nyawa (Pasal 311 UU LLAJ). Jika bukti dianggap tidak memadai atau kecelakaan murni disebabkan oleh kelalaian korban, penyidik berhak menghentikan perkara melalui SP3. Dalam kecelakaan yang melibatkan angkutan umum, fokus investigasi diperluas melampaui kesalahan pengemudi hingga menyentuh pemilik armada atau perusahaan otobus (PO). Berdasarkan prinsip tanggung jawab hukum dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ, pemilik kendaraan memikul tanggung jawab perdata dan manajerial atas operasional armadanya. Penyidik memeriksa derajat pengawasan pemilik guna memastikan apakah terdapat kontribusi kelalaian struktural dalam kecelakaan tersebut. Penyidikan juga menyasar aspek kepatuhan korporasi terhadap standar keselamatan

nasional, seperti pengawasan kesehatan pengemudi dan kelaikan teknis kendaraan. Kegagalan perusahaan dalam menjalankan fungsi pengawasan ini dikategorikan sebagai kelalaian manajerial. Integrasi parameter ini dalam gelar perkara sangat menentukan apakah sebuah insiden merupakan kesalahan individu atau akibat dari pengabaian standar keselamatan secara sistemik oleh perusahaan angkutan.

Derajat kesalahan pemilik armada juga dinilai melalui keberadaan *mens rea* atau niat jahat, khususnya jika pemilik tetap memaksakan operasional kendaraan meski mengetahui adanya malfungsi teknis demi keuntungan ekonomi. Indikator objektif yang digunakan adalah dokumen administratif seperti tanda bukti lulus uji berkala (KIR). Pengoperasian armada dengan uji KIR yang kedaluwarsa menjadi bukti kuat adanya pengabaian standar keselamatan secara sadar oleh pihak manajerial. Sebagai contoh konkret, pada kasus kecelakaan 8 Januari 2025, Polres Kota Batu menetapkan pemilik armada sebagai tersangka karena terbukti mengoperasikan bus tanpa uji KIR yang valid. Transformasi ini memastikan bahwa setiap individu dalam struktur perusahaan yang memiliki wewenang pengawasan wajib bertanggung jawab atas kerugian nyawa atau harta benda. Pembuktian tindak pidana korporasi ini diperkuat melalui alat bukti surat sesuai Pasal 184 ayat (1) KUHAP, seperti catatan perawatan, buku uji KIR, dan SOP internal perusahaan. Bukti surat dianggap memiliki kekuatan mengikat dan objektif karena bersifat historis dan sulit dimanipulasi secara retrospektif. Jika terdapat ketidaksesuaian antara keterangan lisan manajemen dengan fakta dalam dokumen legalitas, penyidik akan memprioritaskan bukti surat sebagai rujukan utama dalam menetapkan tersangka.

Penanganan perkara kecelakaan lalu lintas oleh Unit Laka Lantas Polres Kota Batu dilaksanakan secara ketat berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku. Proses ini memastikan bahwa penetapan tersangka tidak dilakukan secara serta-merta di lokasi kejadian, melainkan harus melalui tahapan formal yang sah. Segala tindakan diawali dengan respons cepat terhadap laporan masyarakat, diikuti dengan kehadiran petugas di Tempat Kejadian Perkara (TKP) untuk melakukan tindakan awal sesuai kewenangan kepolisian. Di lokasi kejadian, petugas menjalankan tugas terstruktur yang meliputi dokumentasi, pendataan saksi, serta pengaturan arus lalu lintas untuk mencegah kemacetan. Prioritas utama kepolisian adalah penanganan korban jiwa maupun luka dengan melibatkan tenaga medis secara prosedural. Setelah proses evakuasi dan olah TKP selesai, seluruh barang bukti beserta pengemudi diamankan ke kantor kepolisian guna kepentingan penyidikan lebih lanjut dan

menjaga kondusivitas di tengah masyarakat. Tahap penyidikan kemudian dilanjutkan dengan pemeriksaan mendalam terhadap barang bukti, pelaksanaan visum medis, dan penerbitan Laporan Polisi sebagai dasar administratif. Penyidik melakukan pemeriksaan komprehensif terhadap pihak-pihak yang terlibat, saksi-saksi, hingga ahli waris korban. Seluruh rangkaian pemeriksaan ini bermuara pada mekanisme gelar perkara, sebuah forum krusial untuk menilai kecukupan alat bukti sebelum menentukan langkah hukum atau status tersangka secara sah.

Penerapan prosedur formal ini memiliki kedudukan fundamental dalam mewujudkan supremasi hukum dan keadilan. Gelar perkara berfungsi sebagai mekanisme kontrol internal yang menyintesis fakta lapangan dengan alat bukti secara objektif. Melalui prosedur yang rigid ini, penyidik dapat menghindari keputusan yang bersifat diskresioner atau prematur, sehingga penetapan status hukum seseorang sepenuhnya didasarkan pada kekuatan pembuktian yang valid dan akuntabel. Secara yuridis, mekanisme gelar perkara di Unit Laka Lantas Polres Kota Batu menjadi instrumen penting untuk melakukan kualifikasi delik secara akurat. Penyidik harus mampu membedakan secara objektif antara unsur kelalaian sebagaimana diatur dalam Pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009 dengan unsur kesengajaan atau tindakan berbahaya menurut Pasal 311 undang-undang yang sama. Ketegasan prosedur ini menjamin perlindungan hak asasi bagi semua pihak serta memberikan kepastian hukum dalam penegakan hukum lalu lintas.

Penyidikan kecelakaan lalu lintas oleh Unit Laka Lantas Polres Kota Batu mengedepankan asas praduga tak bersalah melalui mekanisme gelar perkara yang akuntabel. Output dari gelar perkara ini menentukan arah kelanjutan perkara secara administratif, baik untuk dilimpahkan ke Penuntut Umum jika ditemukan bukti kelalaian pengemudi yang cukup, maupun penghentian penyidikan melalui SP3 jika insiden murni disebabkan oleh kelalaian korban atau kekurangan bukti. Implementasi Standar Operasional Prosedur (SOP) ini menegaskan bahwa kepolisian di lokasi kejadian hanya berwenang mengumpulkan fakta dan mengamankan barang bukti tanpa kapasitas untuk mengadili secara langsung. Pendekatan analisis formal melalui gelar perkara menjadi instrumen krusial guna memastikan bahwa penentuan status hukum setiap pihak yang terlibat berjalan secara efisien, memenuhi standar keadilan prosedural, serta memberikan kepastian hukum. Dalam kasus yang melibatkan angkutan umum, cakupan investigasi diperluas untuk mencakup pemilik armada atau perusahaan otobus (PO) berdasarkan prinsip tanggung jawab hukum dalam Pasal 234 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009. Pemilik kendaraan tidak hanya dipandang sebagai saksi, melainkan subjek hukum yang

memikul tanggung jawab perdata dan manajerial atas operasional kendaraan, terutama terkait derajat pengawasan dan kelaikan armada.

Penyidik melakukan telaah kritis terhadap kepatuhan perusahaan melalui parameter Pasal 54 UU LLAJ untuk mengukur sejauh mana standar keselamatan nasional diimplementasikan. Fokus pemeriksaan mencakup mekanisme pengawasan internal, verifikasi kesehatan pengemudi, serta pemeliharaan rutin kendaraan. Kegagalan dalam menjalankan fungsi-fungsi ini dikualifikasikan sebagai kelalaian manajerial yang berkontribusi langsung pada terjadinya kecelakaan. Investigasi mendalam juga diarahkan pada aspek *mens rea* (niat jahat), di mana pemilik armada dapat dijerat jika secara sadar menginstruksikan pengoperasian kendaraan yang tidak laik jalan demi keuntungan profit. Indikator objektif utama dalam pembuktian ini adalah dokumen kelaikan teknis seperti kartu uji KIR. Jika armada tetap dipaksa beroperasi meskipun uji KIR telah kedaluwarsa, hal tersebut menjadi bukti kuat adanya pengabaian standar keselamatan secara sadar. Transformasi penegakan hukum ini diperkuat oleh Pasal 47 KUHP 2023, yang memungkinkan pertanggungjawaban pidana menjangkau pengambil kebijakan dalam struktur korporasi. Sebagai studi kasus, penetapan pemilik armada sebagai tersangka dalam peristiwa kecelakaan 8 Januari 2025 di Kota Batu didasarkan pada fakta pengoperasian bus tanpa kelengkapan uji KIR yang valid, menunjukkan pergeseran dari sekadar kesalahan personal menuju tanggung jawab kolektif. Dari sisi pembuktian, Unit Laka Lantas Polres Kota Batu memprioritaskan alat bukti surat sesuai Pasal 184 ayat (1) KUHP sebagai instrumen determinan. Dokumen legalitas, catatan pemeliharaan, dan SOP internal perusahaan menyediakan fakta historis objektif yang sulit dimanipulasi. Integrasi antara bukti surat dan keterangan saksi menjadi dasar yang solid bagi penyidik dalam menyusun konstruksi hukum yang tidak terbantahkan selama forum gelar perkara.

Terakhir, terdapat diferensiasi perlakuan hukum yang proporsional antara pengemudi dan pihak manajemen. Pengemudi diperiksa atas tindakan fisik langsung di lapangan (seperti Pasal 310 UU LLAJ), sementara pemilik armada diperiksa atas kegagalan sistemik dan manajerial. Pendekatan situasional dan prosedural ini menjamin akuntabilitas lembaga kepolisian serta memastikan setiap pihak bertanggung jawab sesuai dengan peran dan tingkat kesalahan masing-masing.

KESIMPULAN

1. Pertanggungjawaban Pidana perusahaan di wilayah Hukum polres kota Batu tidak hanya dibebankan kepada pengemudi sebagai pelaksana operasional di lapangan, tetapi diperluas kepada perusahaan apabila ditemukan unsur pembiaran atau kesengajaan dalam mengoperasikan armada yang tidak laik jalan. seperti kasus pada 8 januari 2025 perusahaan juga dikenakan sanksi pidana pasal 311 UU No. 22 Tahun 2009 tetapi kurang tepat karena pada pasal 311 bunyinya setiap orang maka konstruksi hukum yang tepat untuk menjerat pertanggungjawaban pidana korporasi beserta pengurusnya adalah Pasal 315 UU No. 22 Tahun 2009. Pasal ini tidak hanya mengakomodasi subjek hukum perusahaan angkutan umum secara eksplisit, tetapi juga menyediakan instrumen pemidanaan yang relevan bagi korporasi melalui pemberatan denda hingga tiga kali lipat serta pidana tambahan berupa pembekuan atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan sebagaimana diatur dalam ayat (1), (2), dan (3). Selain tanggung jawab pidana, perusahaan juga memiliki kewajiban keperdataan mutlak berdasarkan Pasal 235 UU LLAJ untuk memberikan santunan kepada korban, yang pelaksanaannya tidak menghapuskan proses hukum pidana yang sedang berjalan.
2. Penegakan hukum pidana yang dilakukan oleh Polres Kota Batu terhadap perusahaan dan sopir angkutan umum melalui tahapan penyelidikan dan penyidikan yang komprehensif. penetapan tersangka tidak dapat dilakukan secara serta-merta tanpa melalui tahapan penanganan perkara yang sah. Instrumen paling krusial dalam proses ini adalah mekanisme gelar perkara, yang berfungsi sebagai forum analisis untuk menentukan kualifikasi delik, apakah peristiwa tersebut murni merupakan kelalaian individu pengemudi. Berdasarkan Pasal 54 dan Pasal 234 UU LLAJ serta diperkuat oleh Pasal 47 KUHP Tahun 2023, perusahaan angkutan umum memikul tanggung jawab atas kelaikan teknis kendaraan dan pengawasan kondisi kesehatan pengemudi.

SARAN

Saran yang dapat diberikan yaitu Diharapkan Unit Satlantas Polres Kota Batu dapat mengoptimalisasikan pelaksanaan gelar perkara dalam setiap kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum melalui penguatan aspek pembuktian. Hal ini dapat diwujudkan secara konsisten dengan melakukan audit mendalam terhadap alat bukti surat, seperti buku servis rutin armada, guna membedah potensi kesalahan manajerial atau kelalaian korporasi secara komprehensif. Selain itu, sebagai langkah preventif, Unit Satlantas perlu mengintensifkan kegiatan pemeriksaan kelaikan kendaraan (ramp check) terhadap seluruh

armada angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kota Batu guna meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan fatal di masa mendatang.

Di sisi lain, manajemen perusahaan angkutan umum memiliki kewajiban moral dan hukum untuk meningkatkan pengawasan terhadap kelaikan jalan armadanya secara ketat. Perusahaan harus memastikan kepatuhan penuh terhadap regulasi pengujian berkala kendaraan dan memiliki kebijakan tegas untuk tidak mengoperasikan armada yang belum melampaui uji KIR rutin setiap enam bulan dari Dinas Perhubungan. Guna mendukung efektivitas pengawasan tersebut, Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan disarankan untuk memperketat integrasi sistem informasi uji berkala (E-KIR) yang dapat diakses secara real-time oleh pihak Kepolisian. Langkah integrasi data ini krusial untuk mempermudah deteksi dini terhadap pelanggaran kelaikan kendaraan serta memperkuat koordinasi antarinstansi dalam menjamin keselamatan transportasi publik.

DAFTAR PUSTAKA

- Butar Butar, Johanes Bornok, Prija Djatmika, dan Yulianti Yulianti. "Formulasi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas." *Jurnal Magister Hukum Udayana (Udayana Master Law Journal)* 10, no. 3 (September 2021): 591. <https://doi.org/10.24843/JMHU.2021.v10.i03.p12>.
- Efendi, Jonaedi, dan Johnny Ibrahim. *Metode Penelitian Hukum. Normatif dan Empiris*. Depok, Prenada Media Group, 2018.
- Galadri Badar Muhammad dan Siti Nurbaiti, "TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUT DMH TRANS TERHADAP PENUMPANG YANG MENJADI KORBAN KECELAKAAN DI PANGANDARAN," *Reformasi Hukum Trisakti* 1, no. 2 (Desember 2019), <https://doi.org/10.25105/refor.v1i2.10511>.
- Muhammad Jemima Fadilah dan ' Sulistyanta, "PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PERUSAHAAN BUS DAN SOPIR BUS TERHADAP KECELAKAAN BUS DI KABUPATEN SUKOHARJO," *Recidive: Jurnal Hukum Pidana dan Penanggulangan Kejahatan* 9, no. 1 (Januari 2020): 16, <https://doi.org/10.20961/recidive.v9i1.47388>.
- Nugroho, LA, Sulistio, H., & Indriastuti, AK (2012). Karakteristik pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus Antar Kota Antar Propinsi. *Rekayasa Sipil*, 6 (1), hlm.42–54. <https://rekayasasipil.ub.ac.id/index.php/rs/article/view/208>
- Ishardita Pambudi Tama dan Oke Oktavianty, "EVALUASI PENGARUH POLA KERJA TERHADAP FATIGUE UNTUK MENGURANGI JUMLAH KECELAKAAN,"

Journal of Engineering and Management Industial System 2, no. 2 (April 2014),
<https://doi.org/10.21776/ub.jemis.2014.002.02.7>.

Rahmatullah dan Putri Raodah, “Tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang diderita wisatawan akibat kecelakaan di jalan raya,” *Commerce Law* 4, no. 2 (Desember 2024): 422–31, <https://doi.org/10.29303/commercelaw.v4i2.5251>.

Yandi Wahyudi, “Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kelalaian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang mengakibatkan Kematian Di Wilayah Hukum Polres Jeneponto,” *pledioi law jurnal* 3, no. 1 (Juli 2025): 46–52, <https://jurnalfkmuit.id/index.php/plj/article/view/110>.