

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Indonesia adalah Negara besar dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi dan wilayah yang luas. Kepadatan penduduk yang terus bertambah, kebutuhan orang yang semakin banyak, serta kemajuan teknologi yang semakin canggih membawa dampak semakin ramainya transportasi di jalanan. Secara sederhana lalu lintas dapat dipahami sebagai pergerakan orang dan kendaraan di jalan. Selain itu, untuk menunjang sistem kelancaran transportasi juga diperlukan sistem lalu lintas yang aman untuk berkendara.

Kepadatan penduduk yang terus bertambah, serta kemajuan teknologi yang semakin canggih merupakan dampak dari globalisasi. Globalisasi adalah gerakan perluasan pasar, dan di semua pasar yang berdasarkan persaingan, selalu ada yang menang dan kalah. Perdagangan bebas juga menambah kesenjangan antara negara maju dan negara pinggiran (*periphery*), yang akan membawa akibat pada komposisi masyarakat dan kondisi kehidupan mereka. (Kristiyanti, 2014). Perubahan sosial, pembangunan dan modernisasi adalah dampak - dampak yang ditimbulkan dari globalisasi. Oleh karena pembangunan dan modernisasi yang terjadi di suatu negara akan berakibat adanya perubahan sosial. Pembangunan dan modernisasi merupakan suatu kegiatan yang dilakukan dengan sengaja yang akan membawa masyarakat kepada perubahan yang dikehendaki dan direncanakan. Dengan demikian, maka pembangunan merupakan suatu proses alamiah yang

dialami oleh masyarakat guna menuju kearah masyarakat yang sejahtera dan lebih baik. Untuk bangsa Indonesia, tujuan pembangunan nasional adalah untuk mewujudkan manusia Indonesia seutuhnya dan masyarakat Indonesia seluruhnya yang adil, makmur dan tertib berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 (Ratomi, 2018).

Dalam upaya pembangunan nasional pemerintah membangun infrastuktur. Pembangunan infrastruktur ini diharapkan mengatasi kesenjangan antar daerah. Pembangunan infrastruktur dalam suatu negara sangat penting selain untuk menunjang aktifitas ekonomi juga untuk menghubungkan antar daerah satu dengan daerah lainnya. Salah satu dampak pembangunan infrastruktur adalah pembangunan jalan. Pembangunan jalan merupakan kebutuhan masyarakat untuk bergerak atau menggunakan transportasi untuk memindah orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya. Pembangunan jalan ini bersumber pada anggaran pendapatan belanja negara maupun anggaran pendapat daerah tergantung pada peruntukan jalan tersebut.

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (*paratransit* dan *masstransit*). Angkutan umum *paratransit* merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum *masstransit* merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas.

Indonesia sebagai negara yang berdasarkan atas hukum dalam mencapai tujuan kehidupan berbangsa dan bernegara terutama pencapaian kesejahteraan masyarakat dalam pembangunan sebagai amanat pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Undang-Undang Dasar NRI 1945), jalan memiliki peran strategis sebagai serana memperlancar arus transportasi barang dan jasa. Pengaturan mengenai jalan dituangkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (selanjutnya disebut Undang-Undang Jalan).

Tujuan dibentuknya Undang-Undang Jalan sebagaimana termaktub dalam Pasal 3 Undang-Undang Jalan adalah antara lain untuk:

- a. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
- b. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
- c. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
- d. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu ; dan

Salah satu tujuan jalan di atas adalah untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu, Untuk menunjang kelancaran sistem transportasi juga diperlukan sistem lalu lintas yang aman untuk berkendara. Maka dari itu pemerintah membuat aturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan. Aturan tersebut dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (yang selanjutnya disebut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Disahkannya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhitung mulai tanggal 22 juni 2009 merupakan awal perubahan sistem dalam pengaturan lalu

lintas dan penerapan sanksi atas pelanggaran lalu lintas. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah berjalan tahap sosialisasinya kepada warga masyarakat Indonesia yang sebagai subyek hukum dari undang – undang tersebut. Bukan merupakan hal mudah dalam mensosialisasikan produk hukum baru seperti Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini sebagai pengganti Undang – Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang lama apalagi pelaksanaan Undang-undang ini telah berjalan 2 tahun lebih. Dalam hal ini banyak perbedaan diantara isi dari Undang – Undang yang lama dengan yang baru dan dengan adanya tahapan sosialisasi ini diharapkan isi Undang – Undang yang baru ini dapat diterima oleh masyarakat dan mampu merubah kebiasaan – kebiasaan di masyarakat agar lebih tertib berlalu lintas di jalan raya.

Dengan menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti Undang - Undang No. 14 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan yang masih tetap berlaku meskipun Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang - Undang No. 14 tahun 2003

dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 bahwa : “Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini ”

Perubahan aturan ini karena adanya perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. saat ini sehingga digantikan undang-undang baru. Perubahan lingkungan strategis dan kebutuhan akan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih baik sesuai dengan tujuan pembentukan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan sebagaimana termaktub dalam Pasal 3 yaitu :

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujud penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Tujuan pembentukan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatas selaras dengan tujuan Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Dari ketiga tujuan dic atas diketahui bahwa prasarana jalan merupakan unsur yang penting guna mendukung kelancaran transportasi. Tujuan dibentuknya Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatas dalam Kenyataan dilapangan masih sering tidak terlaksana. Ada banyak faktor yang mengakibatkan

hal tersebut tidak dapat terlaksana baik faktor manusia, budaya, maupun faktor dari peraturan yang kurang tegas.

Pembentukan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak hanya selaras dengan Undang Undang Jalan tetapi juga sejalan dengan pengakuan terhadap hak asasi manusia. Semua manusia memiliki hak asasi manusia yaitu seperangkat hak yang melekat pada manusia sebagai makhluk Tuhan Yang Maha Esa dan merupakan anugerah-Nya yang wajib dihormati, dijunjung tinggi dan dilindungi oleh Negara, hukum, pemerintah dan setiap orang demi kehormatan serta perlindungan harkat dan martabat manusia. Penghormatan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia tetap menjumpai persinggungan yang kerap terjadi dalam masyarakat. Terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya banyak sekali terdapat ketidaksesuaian pelaksanaan aturan yang mengakibatkan tidak dilindunginya hak hak pengguna jalan maupun hak hak penyelenggara jalan. Pada penelitian ini penulis menyoroti mengenai bagaimana upaya negara mengatasi permasalahan terkait gangguan fungsi jalan.

Gangguan fungsi jalan banyak terjadi di tengah kehidupan bermasyarakat. Banyaknya jenis gangguan fungsi jalan dikerucutkan kedalam bentuk yang kerap dilakukan yaitu penggunaan alat pembatas kecepatan. Penggunaan alat pembatas kecepatan haruslah selalu mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Pembuatan alat pembatas kecepatan banyak terjadi dilapangan. Pembuatan alat pembatas kecepatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada memang memiliki sanksi hukum. Akan tetapi sanksi hukum tersebut hanya mengatur

terhadap subjek hukum orang perorangan sedangkan pelaku pembuat alat pembatas kecepatan berupa badan usaha tidak diatur.

Badan usaha dibagi dalam dua kategori besar berdasarkan kacamata hukum, yakni badan usaha yang berbadan hukum dan badan usaha yang tidak berbadan hukum. Badan usaha yang tidak berbadan hukum terdiri dari Persekutan Firma, Persekutuan Komanditer (CV), Usaha Perseorangan, atau Usaha Dagang (UD). Adapun badan usaha yang berbadan hukum adalah Perseroan Terbatas (PT) dan Koperasi. Jenis badan usaha ini dalam sistem hukum di Indonesia lebih mendapat pengaturan yang tegas dengan peraturan Perundang – Undangan tersendiri untuk tiap jenis badan hukum tersebut. Mengenai pelaku pembuat alat pembatas kecepatan yang mengakibatkan gangguan fungsi jalan memang diatur dalam Pasal 28 Ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan “Setiap Orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan”. Sanksi pidananya diatur dalam Pasal 274 Ayat 1 yang berbunyi “Setiap Orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 Ayat 1 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak 24 Juta Rupiah” Akan tetapi pelaku gangguan fungsi jalan tersebut hanya mengatur orang perorangan bukan badan usaha.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis sangat tertarik untuk melakukan penelitian skripsi dengan judul **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP BADAN USAHA SEBAGAI PELAKU TINDAK PIDANA GANGGUAN FUNGSI JALAN.**

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas maka diperoleh identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Masih adanya kasus gangguan fungsi jalan yang tidak ditindak lanjuti.
2. Masih adanya kecelakaan yang diakibatkan oleh gangguan fungsi jalan.

1.3. Batasan Masalah

Pembatasan permasalahan pada penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini membahas mengenai pembuatan alat pembatas kecepatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi jalan
2. Penelitian ini membahas mengenai pelaku tindak pidana fungsi jalan yang dilakukan badan usaha..

1.4. Rumusan Masalah

Rumusan masalah berdasarkan uraian latar belakang di atas adalah :

1. Bagaimana pertanggungjawaban pidana badan usaha sebagai pelaku tindak pidana yang mengakibatkan gangguan fungsi jalan?
2. Apakah sanksi pidana yang diterapkan dalam Undang - Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah sesuai dengan tujuan hukum?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana badan usaha sebagai pelaku tindak pidana yang mengakibatkan gangguan fungsi jalan
2. Untuk mengetahui sanksi pidana yang diterapkan dalam Undang - Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah sesuai dengan tujuan hukum.

1.6. Manfaat Penelitian

Sesuai dengan tujuan tersebut di atas, maka diharapkan agar penelitian ini dapat membawa kegunaan sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

a. Bagi Akademisi

Bahwa hasil dari penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu hukum pada umumnya dan hukum pidana terutama dalam pertanggungjawaban pidana terhadap badan usaha selaku pelaku tindak pidana yang mengakibatkan gangguan fungsi jalan.

b. Bagi Penulis

Dapat menjadi dasar atau perbandingan bagi pihak lain yang ingin menerapkan kembali konsep penulisan ini terhadap objek yang sama tetapi terhadap subjek yang lain atau yang lebih luas.

2. Secara Praktis

a. Bagi Penulis

Dapat menambah pengetahuan dan wawasan serta dapat mengaplikasikan dan mensosialisasikan teori yang telah diperoleh selama perkuliahan.

b. Bagi Aparat Penegak Hukum

Kepolisian dapat bertindak lebih aktif dan tegas dalam menangani maupun menangkap serta menghukum pelaku. Karena hal ini sangat mengganggu kenyamanan bersama.