

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kepadatan penduduk terus bertambah, kebutuhan orang yang semakin banyak serta kemajuan *teknologi* yang semakin canggih membawa dampak semakin ramainya kendaraan transportasi di darat. Kendaraan transportasi darat dibagi menjadi dua macam, yaitu kendaraan Pribadi dan Umum. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang di gunakan sehari – hari untuk kepentingan pribadi. Kendaraan itu merupakan mobil dan motor sebagai alat transportasi pribadi yang sering digunakan masyarakat. Kendaraan Umum merupakan kendaraan yang digunakan untuk angkutan massal, baik itu manusia maupun barang – barang. Contohnya bus, kereta api, angkutan umum adalah merupakan kendaraan yang bersifat umum dan sering digunakan sebagai alat transportasi massal. Transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda – moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional. Moda transportasi ini memiliki karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, dan memadukan moda transportasi lainnya. Untuk itu perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.¹

¹Adi Sulistiono Sumarno Bakharuddin, *Benang Kusut Lalu Lintas*, Jakarta 2006, hlm 42

Transportasi merupakan bagian penting dalam hidup masyarakat. Transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare* yang berarti mengangkut atau membawa. Jadi, Transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat lainnya. Hal ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.²

Pesatnya kemajuan jaman, membuat alat transportasi darat menjadi sangat dibutuhkan. Untuk mencapai suatu tujuan membutuhkan transportasi, baik yang digunakan secara pribadi maupun umum. Telah kita ketahui, bahwa kemacetan akan menimbulkan berbagai dampak negatif, baik terhadap pengemudinya sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi yang berupa kehilangan waktu perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasi kendaraan.³ Transportasi membuat efisiensi waktu dan tenaga karena diciptakan memang untuk membantu aktivitas manusia. Juga seiring dengan tuntutan suatu pekerjaan agar kebutuhan sehari – hari manusia terpenuhi dan dengan bertambah sedikitnya lapangan pekerjaan yang di buka oleh pemerintah banyak masyarakat Indonesia yang membuka usaha sampingan sendiri seperti berdagang atau menjual semua kebutuhan manusia sehari – hari, bertenak, berkebun, membuka jasa persewaan pengiriman barang atau persewaan alat – alat pesta atau alat – alat apa saja yang di butuhkan

²Rustin Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, hlm. 13

³Ahmad Munawar, *Manajemen Lalu Lintas*, Beta Offset, Jogjakarta, 2006, hlm 15

masyarakat, menjual jenis – jenis alat dan bahan bangunan dan berbagai macam usaha lainnya.

Manusia sebagai makhluk sosial sangat mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.⁴

Suatu kenyataan hidup bahwa manusia tidak hidup sendiri atau individu, manusia hidup berdampingan bahkan berkelompok – kelompok dan sering mengadakan hubungan antar sesamanya. Hubungan itu terjadi berkenaan dengan kebutuhan hidupnya yang tidak selalu dipenuhi sendiri, kebutuhan hidup manusia bermacam – macam. Pemenuhan kebutuhan hidup tergantung dari hasil yang diperoleh melalui daya upaya yang dilakukan setiap waktu manusia ingin memenuhi kebutuhannya dengan baik.⁵ Dengan berbagai kebutuhan yang beranekaragam tersebut, masyarakat di tuntut untuk lebih efisien mengenai jasa angkutan yang bersifat umum atau pribadi. Hal ini untuk mengurai waktu dan efisiensi angkutan jasa dan barang lebih praktis terutama bagi pengusaha yang memerlukan kendaraan yang bisa menampung barang dan jasa lebih luas. Kendaraan yang bisa menampung dan membantu bagi proses pengusaha maupun kebutuhan sehari hari biasanya berjenis roda empat yang tidak memiliki kabin di belakang pengemudi seperti *pickup* dan *truck*. Dengan berkembangnya zaman dan

⁴Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2000, hlm. 45

⁵R. Abdul Djamali, *Pengantar Hukum Indonesia*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta 2010, hlm 1

daya beli masyarakat semakin konsumtif tidak bisa dibendung lagi fasilitas transportasi harus dipenuhi, karena dalam berbagai kepentingan usaha maupun kebutuhan sehari-hari hal yang utama adalah bidang transportasi agar tersedianya barang dan jasa dapat dipenuhi juga menjaga pelayanan terhadap konsumen.

Mengenai angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum yang dibagi menjadi 2 (dua) golongan menurut pasal 160 Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu angkutan barang umum dan angkutan barang khusus. Angkutan barang umum adalah angkutan barang pada umumnya yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Angkutan barang khusus adalah angkutan yang membutuhkan mobil barang yang dirancang khusus untuk mengangkut benda yang berbentuk curah, cair, gas, petim kemas, tumbuhan, hewan hidup, dan alat berat serta membawa barang yang berbahaya.⁶

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Sehingga Negara merasa penting untuk mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar terjaganya hak – hak negara dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan. Ketika kita masuk dalam sebuah komunitas yang bernama Negara maka secara tidak langsung maupun langsung kita (individu sebagai warga Negara, pen) menyerahkan hak kita seluruhnya kepada Negara kemudian dengan regulasinya

⁶Lihat Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 Pasal 160 huruf (a) tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan

menyalurkan/memberikan hak –hak itu kembali kepada kita bersamaan munculnya kewajiban kita terhadap negara.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan berbagai macam kepentingan. Oleh karena itu disini warga negara butuh agar hak – hak mereka dalam berlalu lintas dijamin dan dilindungi oleh Negara. Sejarah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa pemerintahan Belanda sampai pada era reformasi pada saat ini. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman diikuti dengan berbagai kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ketika masa pemerintahan Hindia – Belanda di atur dalam *Werverkeersordonnantie* (staatsblad 1933 Nomor 86). Perkembangan selanjutnya tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam staatsblad 1940 Nomor 72. Kemudian dirubah lagi setelah Indonesia merdeka tepatnya pada Tahun 1951 dengan UU No. 3 Tahun 1951 perubahan dan tambahan Undang – undang Lalu Lintas Jalan. Seiring dengan perkembangan zaman dan IPTEK pada 27 tahun kemudian diatur kembali LLAJ di Indonesia dengan Undang – undang No. 14 Tahun 1992 ini bahwa Undang – undang ini sempat ditangguhkan selama setahun melalui PERPU No. 1 Tahun 1992 yang disahkan menjadi Undang – undang No. 22 Tahun 1992. Dengan lahirnya Undang – undang No. 22 Tahun 1992, UU No. 14 Tahun 1992 ditangguhkan pelaksanaannya yang direncanakan pada 17 September 1992 menjadi 17 September 1993 karena berbagai pertimbangan dari

pemerintah. Selanjutnya UU mengenai LLAJ terakhir kali diatur di Indonesia dengan Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkut Jalan dengan semangat reformasi dan semangat perubahan.⁷

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. Permasalah lalu lintas saat ini bukan hanya menjadi persoalan bagi pihak kepolisian dan dinas terkait seperti dinas perhubungan, tetapi harus melibatkan banyak unsur seperti pemerintah dan masyarakat. Melalui pihak legislasi pemerintah sudah menyediakan payung hukum bagi seseorang yang dirugikan akibat dari kesalahan berupa kesengajaan dan kelalaian dari supir angkutan barang, akibat tersebut banyak menimbulkan aspek pidana seperti kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa akibat dari kelebihan kapasitas daya angkut mobil angkutan barang.

Fenomena pada saat ini sangat banyak masyarakat yang menyalahgunakan mobil barang tersebut beralih tidak pada fungsinya. Banyak masyarakat yang memaksakan hasil muatannya kepada mobil angkutan barang tersebut, seperti para pedagang dan para peternak yang memaksakan hasil dagangan dan ternaknya untuk diangkut ke pasar sampai melebihi batas bak *pick up* yang di gunakan,

⁷<http://feriansyach.wordpress.com/2011/03/08/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia>. Diunduh pada hari Kamis 10 Mei 2018 pada pukul 13.00 WIB

bahkan kadang mobil angkutan barang tersebut sampai pada bak nya juga di isi orang untuk menjaga agar dagangan dan ternaknya tidak berjatuhan atau berterbangan ke jalan raya. Penting untuk dicermati di sini bahwa muatan yang diangkut tidak boleh melebihi daya angkut dari kendaraan itu sendiri. Apabila misalnya muatan yang diangkut tersebut bahkan 5% (lima persen) melebihi kapasitas dari kendaraan angkutan itu sendiri maka petugas yang berwenang seperti dari petugas DLLAJ atau Dishub setempat dapat melarang pengemudi untuk meneruskan perjalanan. Hal ini dijelaskan dalam ketentuan Pasal 70 ayat (3) PP No. 74/2014:

“Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melarang pengemudi meneruskan perjalanan apabila pelanggaran berat muatan melebihi 5% (lima persen) dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan dalam buku uji.”⁸

Seperti sebuah peristiwa yang terjadi pada hari Minggu tanggal 20 Mei 2018 sekitar pukul 16.00 WIB. di Jalan Raya Tegal-Purwokerto Desa Jatisawit, Kecamatan Bumiayu, Kabupaten Brebbes, Jawa Tengah telah terjadi kecelakaan Truk bermuatan gula pasir yang melaju dari arah selatan ke utara dengan kecepatan tinggi dan rem truk tersebut rusak tidak bisa di kendalikan, sehingga membuat sopir truk tersebut memilih untuk menghantamkan truknya ke pinggir jalan yang terdapat rumah atau kios-kios warga yang sedang berkerumun. Sehingga kecelakaan tersebut menelan korban jiwa sebanyak 12 orang dan sementara sembilan orang lainnya mengalami luka-luka.

⁸Lihat Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014

Dari hasil pemeriksaan, truk ternyata mengangkut muatan melebihi kapasitas daya angkut. Truk yang semestinya memiliki kapasitas angkut 20 ton, mengangkut 38,8 ton. Sudah sangat jelas truk tersebut melebihi 5% (lima persen) yang sudah ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 70 Ayat (3). Akibatnya sopir tidak bisa mengendalikan laju truk saat menuruni turunan sepanjang 3 kilometer hingga menabrak rumah warga dan kerumunan rumah warga.⁹

Di dalam Internal peraturan DLLAJ sudah menyebutkan beberapa Undang-undang yang saling berkaitan dan mengadopsi dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang muatan materi dan substansi hal apa saja yang diatur dan dilarang. Undang-undang DLLAJ tersebut terdapat pada Pasal 307 yang mengatur:

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (limaratus ribu rupiah).¹⁰

Apakah sangat tidak berbahaya jika pada bak mobil angkutan barang di isi oleh orang ketika berlalu lintas, sungguh sangat tidak layak jika di lihat dari segi keamanannya dan keselamatannya. Di sinilah letak kelalaian dan kealpaan para

⁹<http://liputan6.com/news/read/353341/ini-berita-kecelakaan-truk-di-brebes-jawa-tengah>. Diunduh pada hari senin 21 mei 2018 pada pukul 21.00

¹⁰Lihat Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

sopir mobil angkutan barang. Sedangkan dalam Undang – undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 310 ayat (4) sudah dijelaskan bahwa :

“Setiap orang yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia diancam pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak 12 juta rupiah.”¹¹

apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sudah tertera sangat jelas sebagaimana yang diatur dalam pasal tersebut diatas. Dalam hal aktifitas berkendara harus kita patuhi aturan-aturan lalu lintas dan hak – hak pengendara lainnya dan juga pejalan kaki, namun dengan adanya kendaraan seperti mobil angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan apalagi mengangkut orang hal itu akan sangat berbahaya dan menimbulkan ancaman pidana bagi supirnya. Hal itu dikarenakan kelalaian dari sopir yang mengangkut orang atau barang yang melebihi kapasitas muatannya. Kasus dan fenomena terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh mobil angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan banyak kita jumpai, akibat kelalaian dari sopir tersebut pengendara lainnya ataupun pejalan kaki sangat dirugikan karena lajur atau kestabilan melaju mobil angkutan barang tersebut pasti tidak stabil. Selain sanksi penilangan oleh pihak kepolisian apabila dijumpai mobil angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan sanksi pidana pasti akan menyertai sopir apabila terjadi kecelakaan yang menyebabkan pengendara lain atau pejalan kaki meninggal dunia, hal itu sangat

¹¹Lihat Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 pasal 310 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

sesuai dengan Undang – undang Pasal 310 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Mengenai contoh ukuran kapasitas mobil angkutan barang sudah ada standarisasi tentang berapa berat barang ataupun orang yang harus diangkut. Standarisasi tersebut memuat :

1. *Pick Up* : ukuran karoserinya adalah panjang 242 cm, lebar 144 cm, tinggi 30 cm, dimensi 6cbm. Sedangkan berat maksimal yang harus diangkut pick dan tidak boleh melebihi kapasitas seberat 2 ton dari berat kosong 800 kg.
2. *Truck colt diesel double bak* : ukuran karoserinya adalah panjang 560 cm, lebar 200 cm, tinggi 220cm, dimensi 26 cbm. Sedangkan berat maksimal yang harus diangkut *truck* dan tidak boleh melebihi kapasitas seberat 7,5 ton dari berat kosong 2,3 ton.¹²

Dengan demikian kendaraan seperti mobil angkutan barang sudah ada standarisasi dari pabrik mengenai maksimal muatan yang harus di tampung, namun sangat berbanding terbalik dengan fenomena lalu lintas saat ini yang ada dan dapat kita lihat sehari-hari bagaimana mobil angkutan barang mengangkut barang muatannya hingga orang dan hewan ternak yang pasti melebihi kapasitas kendaraan tersebut. Lalu bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap sopir mobil angkutan barang dengan keadaan yang melebihi kapasitas jika terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan mobil angkutan barang

¹²<https://www.kargo.co.id/> kapasitas-truk diunduh pada hari minggu tanggal 25 februari 2018

yang tidak stabil. Sehingga timbul pertanyaan juga mengenai kendaraan mobil angkutan barang yang melebihi kapasitas jika mengalami kecelakaan apakah pasti disebabkan oleh kelebihan kapasitas yang di angkutnya? Menurut detik.com yang saya baca, suatu kendaraan dengan jenis apapun jika melebihi kapasitas muatan yang sudah ditentukan oleh pabrik akan berakibat pada kestabilan kendaraan tersebut antara pengemudi yang memegang setir dengan keadaan kendaraan yang terlalu berat. Akibatnya adalah ban dari kendaraan tersebut tidak bekerja secara maksimal, mesin dari kendaraan tersebut dipacu melebihi kekuatan maksimalnya, dan lajur kendaraan tersebut tidak stabil (ugal-ugalan).¹³

Masyarakat sebagai pengguna kendaraan dapat berperan sebagai pengemudi yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda – beda . Perbedaan – perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh – pengaruh luar seperti cuaca, penerangan, atau lampu jalan dan tata ruangan.¹⁴ Dalam melakukan sebuah perjalanan dan menggunakan angkutan jalan dari tempat lain ke tempat lainnya harus melewati jalan dan peraturan lalu lintas yang ada. Pengendara lain ataupun pejalan kaki tentu sangat dirugikan apabila sopir mobil angkutan barang sudah lalai mengenai muatan yang di angkutnya. Selain membahayakan jiwa pengendara lain tentunya terdapat ancaman pidana yang dibebankan kepada sopir tersebut. Analisa mengenai penyebab kecelakaan yang dilakukan oleh sopir mobil angkutan barang yang melebihi muatan sehingga

¹³<http://m.detik.com/pasangmata/contribution> diunduh pada hari minggu tanggal 25 februari 2018

¹⁴Rinto Rahardjo, *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media Yogyakarta 2014, hlm 15

menyebabkan matinya seseorang, sudah dapat dipastikan hal tersebut dikarenakan kendaraan yang dibawa tidak melaju secara sempurna dan normal. Maka dari pemaparan di atas dan kelalaian dari sopir mobil muatan barang tersebut timbul rumusan masalah sebagai berikut,

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana pertanggungjawaban pidana kepada sopir mobil angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan jika terjadi kecelakaan dan menyebabkan matinya seseorang ?

1.3 Tujuan

Untuk mengetahui dan memahami apakah sopir mobil angkutan barang yang melebihi muatan dan mengangkut orang dapat di pertanggungjawabkan secara pidana. Untuk memberikan masukan dan sambutan pemikiran dalam rangka penyusunan penyusunan peraturan perundang – undangan berkaitan.¹⁵ Dengan cara melakukan dan memakai kendaraan yang sesuai dengan peruntukannya dalam berlalu lintas.

1.4 Kegunaan

1. Kegunaan teoritis skripsi ini adalah untuk dijadikan informasi dan pengetahuan bagi Mahasiswa, Dosen, maupun masyarakat bahwa dalam penulisan skripsi ini dapat dijadikan bahan kajian di dunia pengetahuan ilmu hukum khususnya di Fakultas Hukum Universitas

¹⁵ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta Rajawali Pers, 2013, hlm 171

Trunojoyo Madura. Selain itu juga untuk melihat bagaimana dan seberapa jauhnya peranan suatu penulisan membantu masyarakat untuk meningkatkan kemampuannya dalam menginterpretasikan fenomena – fenomena yang terjadi di sekitar masyarakat yang bersifat kompleks dan saling terkait serta bisa menjawab persoalan – persoalan yang dihadapi.¹⁶

2. Untuk mengetahui penerapan Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 310 tentang adanya ancaman pidana mengenai sopir pick up atau truck yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat diancam pidana penjara.

1.5 Keaslian

Untuk dapat memecahkan masalah dan mencapai tujuan yang diungkapkan di atas, serta menggunakan proses penelitian ini, maka penelitian ini menggunakan beberapa literatur hasil penelitian terlebih dahulu yang membahas tentang Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, referensi tersebut antara lain adalah sebagai berikut :

Jurnal Ilmiah yang berjudul “Pengguna mobil barang yang mengangkut orang di Kabupaten Pamekasan dalam persepektif kriminologi dalam pasal 137 Undang – undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penulis Rosa Roesdiana Dewi Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2015.

¹⁶<http://kutukuliah.blogspot.co.id/2013/03/fungsi-manfaat-kegunaan-penelitian.html?m=1> Diunduh pada hari senin tanggal 22 November 2017

Tulisan tersebut membahas penggunaan mobil barang yang bisa disebut *pick up* di Kabupaten Pamekasan yang digunakan mengangkut orang menjadi sebuah kebiasaan yang saat ini masih banyak dilakukan oleh masyarakat Kabupaten Pamekasan.¹⁷ Apa saja faktor – faktor masyarakat Pamekasan menggunakan mobil barang untuk mengangkut orang, sedangkan skripsi ini membahas tentang faktor faktor pertanggungjawaban pidana terhadap sopir angkutan barang yang melebihi kapasitas muatannya.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian pada skripsi ini yuridis normatif yaitu mencari kebenaran koherensi apakah aturan hukum telah sesuai dengan norma hukum dan apakah norma hukum telah sesuai dengan prinsip hukum.¹⁸ Penulisan ini didasarkan pada aturan hukum dimana penulis menganalisa pada konsep yang ada di perundang – undangan yang berlaku di Indonesia tentang lalu lintas yaitu Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.6.2 Metode Pendekatan

Penulisan skripsi ini menggunakan metode pendekatan perundang – undangan (*staute approach*). Penulis melakukan pendekatan dengan menelaah peraturan perundang – undangan yang berhubungan dengan isu hukum yang

¹⁷Rosa Roesdiana Dewi, Penggunaan Mobil Barang yang Mengangkut Orang di Kabupaten Pamekasan dalam Perspektif Kriminologis (Universitas Brawijaya, Fakultas Hukum, Malang 2015, hlm 9)

¹⁸Peter Marzuki Mahmud, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana Prenadamedia Group, 2014, hlm. 47

ditulis.¹⁹ Pada Undang – undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

1.6.3 Teknik Pengumpulan Bahan

Untuk pengumpulan bahan hukum ini penulis menggunakan 2 (dua) bahan pustaka yaitu bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang mengikat yaitu peraturan perundang – undangan dan bahan hukum sekunder hasil olahan pendapat pakar hukum.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum primer yang utama adalah peraturan perundang – undangan yaitu peraturan yang tertulis yang mengikat secara umum dan dikeluarkan oleh pemerintah yang berwenang berupa legislasi dan regulasi. Bahan hukum primer yang digunakan yaitu Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

b. Bahan Hukum Sekunder

Penelitian Hukum normatif menggunakan data sekunder sebagai sumber data utamanya. Bahan hukum sekunder yaitu berupa semua publikasi tentang Hukum yang bukan merupakan dokumen – dokumen resmi. Publikasi tentang Hukum meliputi buku – buku teks, kamus – kamus Hukum, dan komentar – komentar atas putusan pengadilan.²⁰

¹⁹Ibid, hlm. 137.

²⁰Ibid, hlm. 181

1.6.4 Metode Analisa Data

Analisa dalam penulisan skripsi ini adalah preskriptif analisis yaitu penelitian untuk menemukan tujuan yang tepat dalam memecahkan suatu masalah agar terciptanya koherensi antara norma hukum dan prinsip hukum terhadap tingkah laku individu.²¹ Metode berpikir yang digunakan yaitu deduktif dengan cara menarik kesimpulan dari yang sifatnya umum ke khusus.

²¹Ibid, hlm. 41