

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai negara berkembang yang memiliki jumlah penduduk yang sangat padat serta pertumbuhan ekonomi yang dinamis, sangat banyak permasalahan yang akan dihadapi nantinya. Penduduk yang padat turut mempengaruhi jumlah kendaraan, secara tidak langsung kebutuhan terhadap alat transportasi semakin meningkat selaras dengan kebutuhan penduduk.¹ Hal ini transportasi, sepeda motor telah menjadi salah satu alat transportasi yang paling populer di Indonesia. Kegiatan transportasi yang banyak digunakan dengan jarak yang dekat maupun jarak yang jauh.

Namun, karena popularitas sepeda motor ini, arus lalu lintas menjadi semakin padat dan sulit dikendalikan, terutama di kota-kota besar. Bahkan bukan dikalangan remaja saja, diseluruh kalangan memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk melakukan aktivitasnya sehari-hari, menyadari akan pentingnya kendaraan sepeda motor sebagai penghubung dan sarana bagi masyarakat untuk setiap kebutuhan dari satu tempat ketempat yang lainnya dan tidak hanya harganya yang cukup dapat dijangkau, sepeda motor juga digunakan untuk menghindari kemacetan yang kadang kala suka terjadi dan mempermudah menjangkau daerah – daerah terpencil.²

¹ Juanda Ramahi, “Identifikasi Perilaku Berisiko Pengemudi Sepeda Motor Di Kota Pekanbaru”, Jurnal Universitas Islam Riau (2022), 2.

Banyak masyarakat lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi untuk perjalanan dikarenakan kendaraan pribadi memiliki keuntungan seperti dapat mengatur perjalanan sesuai dengan kebutuhan, dapat melakukan perjalanan sewaktu – waktu, terhindar dari keadaan harus menunggu kendaraan umum lewat dan berbagai keuntungan lainnya. Sepeda motor ialah kendaraan pribadi yang banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia. Namun, dengan banyaknya popularitas sepeda motor yang semakin bertambah banyak tingkat kecelakaan lalu lintas juga semakin meningkat. Hal ini dikarenakan adanya kelalaian dan kurangnya kesadaran pengendara sepeda motor untuk lebih berhati – hati ketika menggunakan sepeda motor.

Menurut *Integrated Road Safety Manajemen System* (IRSMS) korlantas Polri tingkat kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami peningkatan yang signifikan sepanjang tahun 2024 tercatat sebanyak 7 jiwa telah terjadi kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas paling banyak terjadi melibatkan sepeda motor dikarenakan peningkatan volume kendaraan sepeda motor semakin banyak.³ Berdasarkan data dari *World Health Organization* (WHO) terdapat tiga faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang membahayakan individu.

Faktor yang pertama ialah manusia (*human error*), faktor yang kedua ialah kendaraan (*machine error*), dan faktor yang ketiga ialah jalan dan lingkungan (*road and environment error*). Di antara semua faktor yang disebutkan diatas, *human error* adalah faktor yang paling sering menimbulkan akan terjadinya kecelakaan

³ Korlantas Polri, “Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Didominasi Oleh Kendaraan Roda Dua,” last modified 2024, <https://korlantas.polri.go.id/index.php/2024/10/10/kecelakaan-lalulintas-di-indonesia-didominasi-oleh-kendaraan-roda-dua/>.

lalu lintas. Human error ialah tindakan yang tidak menghasilkan hasil yang diinginkan, yang dilakukan tanpa maksud untuk menyebabkan masalah. Ini bisa terjadi dikarenakan berbagai sebab, seperti kelelahan, kurangnya perhatian, atau kurangnya pengetahuan. Selain human error, faktor usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya risiko kecelakaan.⁴

Faktor demografis (faktor yang menentukan struktur dan perkembangan penduduk) usia menjadi salah satu hal yang dapat mempengaruhi munculnya risiko kecelakaan dalam berkendara. Hasil penelitian perepjolkina dan rene juga menjelaskan bahwa keberadaan usia memiliki korelasi dengan munculnya perilaku berkendara yang agresif dan itu dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.⁵ kecelakaan lalu lintas adalah suatu hal yang sering terjadi dan setiap harinya akan ada kecelakaan lalu lintas, sehingga perlu diketahui kepatuhan terhadap pengendara bermotor tentang *safety riding* (keselamatan berkendara).

Safety riding (keselamatan dalam berkendara) merupakan berkendara dengan aman dan bertanggung jawab untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas serta menjaga keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lainnya. Hal ini mencakup beberapa aspek penting, seperti kesiapan pengendara, kondisi pengendara, penggunaan perlengkapan keselamatan, teknik berkendara yang benar, dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas. Pengendara harus dalam kondisi sehat, fokus serta memahami aturan lalu lintas sebelum berkendara. Masalah

⁴ Lovely Lady & Lisan Auliya Rizqandini dll, 2020. "Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor" *Jurnal Teknologi*. Vol. 12, No. 1: 57–64.

⁵ Handrix Chris Haryanto, "Keselamatan Dalam Berkendara: Kajian Terkait Dengan Usia Dan Jenis Kelamin Pada Pengendara," December 2016 (2017), 15.

keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena dapat menimbulkan kecelakaan. Adapun faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan dominan kesalahan dan kelalaian oleh masyarakat karena tingkat laku dalam berkendara dan tingkat kesadaran terhadap peraturan lalu lintas kurang.⁶

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana saja terjadinya. Kecelakaan tidak hanya meninggalkan trauma, cedera, kecacatan ataupun bisa menyebabkan kematian. Jika seseorang telah lalai dalam berkendara dan menyebabkan kecelakaan atau membahayakan pengguna jalan lain, dalam Undang – Undang Nomor 2 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dapat dikenakan Pasal 310 ayat (1) “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000 (satu juta rupiah)”.

Kelalaian dalam berkendara tidak hanya berdampak pada keselamatan diri sendiri, tetapi juga bisa berujung pada hukuman pidana, dalam kitab Undang – Undang hukum pidana (KUHP) lama kelalaian di atur dalam Pasal 359 dan 360 ayat (1) & (2) mengatur tentang tindak pidana kelalaian yang menyebabkan orang lain luka – luka dan meninggal dunia.

Namun dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2023 (KUHP Terbaru) dijelaskan kelalaian di atur dalam Pasal 474 ayat (1) Pasal tersebut menegaskan bahwa seseorang yang lalai hingga menyebabkan kematian orang lain dapat

⁶ JuandaRamahi, “Identifikasi Perilaku Berisiko Pengemudi Sepeda Motor Dikota Pekanbaru.” Universitas Islam Riau, 4.

dikenakan sanksi pidana penjara hingga 5 tahun atau denda maksimal 500 juta. Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas ialah suatu peristiwa lalu lintas yang tidak dapat diduga kapan dan dimana terjadinya, yang sering dijumpai kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang lebih sering terjadi dibandingkan kecelakaan kendaraan beroda empat seperti mobil, truck dan bus.

Sering dijumpai pengguna sepeda motor yang sudah rentan usianya disekitaran 60 tahun ke atas yang masih mengendarai sepeda motor di jalan raya. Pada usia yang sudah rentan, banyak di usia lanjut mengalami penurunan fungsi fisik dan kognitif yang dapat berpengaruh signifikan terhadap kemampuan untuk berkendara. Dengan usia yang sudah rentan, kemampuan untuk memproses informasi secara cepat, koordinasi motorik, penglihatan, dan pendengaran seringkali menurun. Hal – hal tersebut merupakan faktor penting yang mendukung keselamatan dalam berkendara, terutama saat mengoperasikan kendaraan bermotor. Menurut Undang-Undang RI No. 13 Tahun 1998 Pasal 1 ayat 2 yang selanjutnya disebut Undang – Undang kesejahteraan lansia adalah usia 60 Tahun ke atas sehingga secara umum kondisi fisik mengalami penurunan.

Seiring dengan umur semakin tua, kemampuan dalam berkendara sudah berkurang dan akibatnya dalam berkendara terbilang dapat menimbulkan resiko dalam berlalu lintas di jalan raya hal ini dikarenakan kondisi lalu lintas di Indonesia yang tidak kondusif, tentu saja hal itu tidak hanya berbahaya bagi dirinya sendiri, tetapi juga membahayakan pengguna kendaraan lainnya. Seperti kasus “pemotor lansia meninggal dalam kecelakaan maut di Perak Timur Surabaya”, dalam kasus

tersebut seorang lansia dengan umur 71 tahun mengalami kecelakaan akibat pengendara motor yang berusaha menyalip truk dari sisi kanan namun terjatuh karena ada kendaraan lain dari arah berlawanan⁷,

Selain itu kasus berikutnya sama halnya dengan kasus pertama “lansia meninggal dunia dalam kecelakaan motor di simokerto surabaya” dalam kasus tersebut seorang lansia berumur 68 tahun dikarenakan pengendara lansia tidak memprioritaskan jalur utama saat melintas dari arah barat ke timur⁸. Kasus selanjutnya “pemotor lansia terlibat kecelakaan dengan mobil di gedangan sidoarjo” dalam kasus tersebut seorang lansia yang berumur 70 tahun mengalami kecelakaan akibat kurangnya fokus dalam berkendara dan mengakibatkan luka parah pada seorang lansia⁹.

Umur merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, hal ini disebabkan oleh berbagai perubahan fisiologis dan psikologis yang terjadi seiring bertambahnya usia seseorang. Semakin lanjut usia seseorang, tingkat produktivitas dan kemampuan fisiknya cenderung menurun, yang berdampak pada berbagai aspek kehidupan, termasuk saat berkendara di jalan raya. Pada lansia penurunan kondisi kesehatan menjadi faktor yang sangat berpengaruh terhadap keselamatan berkendara. Gangguan penglihatan, seperti berkurangnya ketajaman melihat dan

⁷ Muhammad Syafaruddin, “Pemotor Lansia Meninggal Dalam Kecelakaan Maut Di Perak Timur Surabaya,” last modified 2025, https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2025/pemotor-lansia-meninggal-dalam-kecelakaan-maut-di-perak-timur-surabaya/#google_vignette.

⁸ Muhammad Syafaruddin, “lansia Meninggal Dunia Dalam Kecelakaan Motor Di Simokerto Surabaya,” last modified 2025, <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2025/lansia-meninggal-dunia-dalam-kecelakaan-motor-di-simokerto-surabaya/>.

⁹ Diky Putra Sansiri, “Pemotor Lansia Terlibat Kecelakaan Dengan Mobil Di Gedangan Sidoarjo, Begini Kronologinya,” last modified 2025, https://radarsidoarjo.jawapos.com/kriminal-delta/amp/855579914/pemotor-lansia-terlibat-kecelakaan-dengan-mobil-di-gedangan-sidoarjo-begini-kronologinya#amp_tf=Dari%251%24s&aoh=17393409651059&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com.

menyempitnya bidang pandang, dapat menghambat kemampuan mereka dalam mengidentifikasi rambu lalu lintas, melihat kendaraan lain, atau mengantisipasi situasi jalan.¹⁰

Selain itu sisten motorik yang melemah menyebabkan reaksi yang lebih lambat terhadap perubahan kondisi di jalan, seperti menghindari hambatan atau mengerem mendadak. Tidak hanya itu gangguan pendengaran juga dapat mengurangi kemampuan lansia dalam mendeteksi suara klakson atau peringatan lainnya, yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan. Kasus tersebut dapat dikategorikan kriminalisasi (*criminalization*) merupakan proses menjadikan suatu perbuatan yang sebelumnya tidak dianggap sebagai tindak pidana menjadi perbuatan yang dilarang dan diancam dengan sanksi pidana oleh hukum. Seperti kasus diatas seorang lansia mengendarai sepeda motor dan menyebabkan kecelakaan dan merugikan orang lain atas kesalahannya sendiri,

Maka sebab itu dapat dikategorikan tindak kriminalisasi, jika suatu perbuatan sebelumnya tidak dilarang kemudian dianggap merugikan masyarakat, maka perbuatan itu menjadi tindak pidana. Menurut *director safety defensive consultant* indonesia (SDCI), menjelaskan batasan usia pengendara yang ideal adalah 17 tahun sampai 55 tahun akan tetapi dalam Undang-Undang belum diatur secara jelas mengenai batas maksimal pengendara sepeda motor . namun, keselamatan adalah prioritas utama dalam berkendara.¹¹ Pemerintah mengeluarkan

¹⁰ Kiki Fitriza Milda et al., “Keselamatan Berkendara Di Kota Jambi,” *Healthcare: Jurnal Kesehatan* 9, no. (2) (2020): 68–76.

¹¹ Gemilang Isromi Nuar, “Berapa Batas Usia Maksimal Bagi Lansia Untuk Membuat SIM,” *Otorider*, last modified 2024, <https://otorider.com/berita/2024/berapa-batas-usia-maksimal-bagi-lansia-untuk-membuat-sim-bercjbgesim>.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menyelesaikan masalah ini karena pada dasarnya tidak setiap orang layak mengendarai kendaraan bermotor.

Undang - Undang yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992. Dalam bab VIII Pasal 77 ayat (1) “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan” dalam pasal tersebut menyatakan bahwa setiap individu yang mengemudikan kendaraan bermotor Memiliki SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan saat berkendara di jalan yang kemudian dimasukkan ke dalam Pasal 81 UU nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan syarat usia minimal untuk untuk SIM C adalah 17 tahun, surat izin mengemudi (SIM) C diperuntukkan bagi pengendara sepeda motor. SIM C wajib dimiliki oleh pengembara motor untuk berkendara di jalan raya. Dalam pasal 81 Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan juga menjelaskan untuk mendapatkan surat izin mengemudi (SIM) setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.

Surat izin mengemudi (SIM) ialah dokumen resmi yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan untuk mengemudikan kendaraan bermotor. Surat izin mengemudi (SIM) merupakan bukti bahwa pengemudi telah lulus ujian teori dan praktik, serta memahami peraturan lalu lintas dan keterampilan mengemudikan kendaraan bermotor. Surat izin mengemudi (SIM) berfungsi sebagai kompeten dalam mengemudi kendaraan, sebagai registrasi pengemudi kendaraan bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap pengemudi yang

dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian.¹²

Surat izin mengemudi (SIM) adalah salah satu syarat kelengkapan dalam berkendara yang wajib dimiliki di setiap pengguna kendaraan. Untuk memberikan batasan pemberian surat izin kepada masyarakat yang akan naik kendaraan roda dua maupun roda empat karna tidak setiap orang bisa mengendarai motor akan tetapi ada ujian terlebih dahulu apakah orang tersebut layak atau tidak layak dalam mengendarai kendaraan. Maka dari itu sangat penting peran surat izin mengemudi (SIM) maka berkendara tanpa memiliki surat izin mengemudi (SIM) dianggap pelanggaran dalam tata tertib berlalu lintas yang dapat berakibat pada penindakan ataupun sanksi dari petugas.

Kelayakan usia paling tinggi untuk mengendarai kendaraan bermotor tidak diketahui di dalam undang-undang, aturan yang ada hanya mengatur batas usia minimal untuk pembuatan surat izin mengemudi (SIM), yaitu 17 tahun., sehingga orang lanjut usia sering masih dapat mempertahankan surat izin mengemudi. Salah satu aspek penting dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor. Batasan usia ini ditetapkan untuk memastikan bahwa pengemudi sepeda motor memiliki kemampuan dan pengalaman yang cukup untuk mengemudi dengan aman dan bertanggung jawab, mengingat faktor keselamatan, indonesia diharapkan segera membuat batasan usia maksimal untuk pemegang SIM termasuk untuk SIM C.

Keadaan kondisi tubuh yang baik sangat berpengaruh pada kinerja sistem motorik

¹² “Surat Izin Mengemudi,” *Kepolisian Negara Republik Indonesia*, last modified 2021, <https://polri.go.id/sim>.

ketika berkendara. Karna orang yang usia lanjut kemampuan dalam tubuhnya beraksi tidak sebaik waktu muda. Namun, peraturan ini masih perlu diperjelas dan diperkuat dalam undang – undang lalu lintas dan angkutan jalan. Berdasarkan uraian permasalahan di atas, perlu dilakukannya studi mengenai **Kualifikasi Batasan Usia Maksimal Pengemudi Sepeda Motor Dalam Memberikan Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Terhadap Lanjut Usia .**

1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang yang sebelumnya telah dijelaskan, adapun rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Mengapa diperlukan pengaturan batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor dalam Undang – Undang di Indonesia?
2. Bagaimana seharusnya pengaturan batas maksimal usia pengemudi sepeda motor dalam Undang – Undang di Indonesia?

1.3 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk melakukan telaah apa diperlukan pengaturan Batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor dalam Undang – Undang di Indonesia
2. Untuk melakukan telaah pengaturan batas maksimal usia pengemudi sepeda motor dalam Undang – Undang di Indonesia

1.4 Kegunaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat terhadap perkembangan ilmu hukum. Setidaknya terhadap dua aspek yaitu aspek teoritis dan aspek praktis.

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan yang bermanfaat dalam kaitannya tentang undang – undang lalu lintas dan angkutan jalan serta diharapkan mampu memberikan jalan untuk konsep berfikir dalam mengkaji tinjauan hukum terhadap kualifikasi batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor dalam rangka untuk memberikan perlindungan hukum dan keselamatan terhadap lanjut usia.

1.4.2 Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan ataupun pendoman bagi masyarakat dan pemerintahan serta masukan dalam hal batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor. Penelitian ini diharapkan mampu menjadikan referensi dan bahan bacaan bagi penulis lainnya yang meneliti tentang mengkaji kualifikasi batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor dalam rangka untuk memberikan perlindungan hukum dan keselamatan terhadap lanjut usia.

1.5 Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian dilakukan agar terbukti bahwa tidak adanya unsur plagiat antara penelitian sebelumnya dengan penelitian yang dilakukan saat ini. Terdapat beberapa penelitian yang masih selaras dengan penelitian ini. Berikut adalah beberapa penelitian tentang kualifikasi batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor dalam rangka untuk memberikan perlindungan hukum dan keselamatan terhadap lanjut usia.

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

No	Judul Penelitian Sebelumnya	Rumusan Masalah Penelitian Sebelumnya	Isu Hukum Penelitian Sebelumnya	Perbedaan Dengan Tugas Akhir Yang Diusulkan
1.	Mardiana Sri Rezki, Batasan Usia Maksimal Kelayakan Mengendarai Kendaraan Bermotor Perspektif Hukum Islam.¹³ (Studi di Wilayah Hukum Polresta Surakarta) (Skripsi, 2023) Universitas Islam Negeri Raden Mas Said	1. Mengapa batasan usia maksimal kelayakan mengendarai kendaraan bermotor tidak ditentukan? 2. Bagaimana pandangan hukum Islam mengenai tidak adanya ketentuan batasan usia maksimal kelayakan mengendarai kendaraan bermotor	Isu yang diangkat oleh penelitian sebelumnya mengenai kekosongan hukum terkait batasan usia maksimal kelayakan mengendarai kendaraan bermotor dari sudut pandang hukum islam dengan menggunakan teori mursalah hukum islam	Terdapat perbedaan antara penelitian Terdahulu dengan penelitian yang diusulkan, yakni pada penelitian terdahulu yang menjelaskan mengenai kekosongan hukum terkait batasan usia maksimal kelayakan mengendarai kendaraan bermotor dari sudut pandang hukum islam. Sedangkan pada Penelitian yang diusulkan yang menjadi penelitiannya adalah kekosongan hukum terkait batasan usia maksimal kelayakan

¹³ Sri Rezki Mardiana, “Batasan Usia Maksimal Kelayakan Mengendarai Kendaraan Bermotor Perspektif Hukum Islam (Studi Di Wilayah Hukum Polresta Surakarta)” (2023).

				mengendarai kendaraan bermotor dari sudut pandang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan perpol nomor 5 tahun 2021
2.	Rachmad Pujiadi, Tinjauan Hukum Terhadap Kelalaian Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain.¹⁴ (Skirpsi, 2023) Universitas Borneo Tarakan	1. Bagaimana penerapan hukum pidana materil terhadap kelalaian lalu lintas? 2. Apa fungsi SKET LAKA dalam penerapan kelalaian pengendara yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang?	Isu yang diangkat oleh penelitian sebelumnya mengenai kelalaian pengguna jalan lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain	Adapun perbedaan dalam penelitian terdahulu dengan penelitian yang diusulkan, yaitu pada penelitian terdahulu objek kajiannya mengenai kelalaian pengguna kendaraan yang menyebabkan hilangnya nyawa orang lain sedangkan pada penelitian yang diusulkan yang menjadi objek kajiannya mengenai risiko kecelakaan akibat umur yang terlalu tua sehingga kestabilannya dalam mengendarai sepeda motor

¹⁴ Rachmad Pujiadi, "Tinjauan Hukum Terhadap Kelalaian Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain" (Universitas Borneo Tarakan, 2023).

				sudah berkurang dan dapat menyebabkan kecelakaan.
3.	Rizal Hakim, Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding (Studi Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang). ¹⁵ (Skirpsi, 2020) Universitas Muhammadiyah Semarang	1. Adakah hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor?	Isu yang diangkat oleh penelitian sebelumnya mengenai hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan dengan perilaku safety riding bagi pengendara sepeda motor	Pada penelitian terdahulu yang melakukan penelitian berkaitan hubungan umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan mengenai safety riding tentang berkendara . Sedangkan, pada penelitian yang diusulkan merupakan penelitian berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan akibat kelalaian oleh lansia yang dikaji secara normative.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang telah ditelaah, dapat disimpulkan bahwa meskipun terdapat kemiripan tema, yaitu sama – sama membahas persoalan lalu lintas dan faktor – faktor yang memengaruhi keselamatan berkendara, namun terdapat perbedaan fokus dan pendekatan kajian. Adapun penelitian ketiga meneliti hubungan antara usia dan perilaku safety riding dengan pendekatan

¹⁵ Rizal Khakim, “Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding” (Universitas Muhammadiyah Semarang, 2020).

empiris, sedangkan penelitian yang diusulkan mengkaji secara normatif untuk menyoroiti kekosongan hukum terkait usia maksimal pengemudi sepeda motor. Dengan ketiga penelitian terdahulu meskipun topik yang diangkat berkaitan, namun masing – masing penelitian memiliki objek kajian, pendekatan, dan sudut pandang yang berbeda.

1.6 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini diuraikan sebagai berikut :

1.6.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian normatif dengan pendekatan perundang – undangan. Pendekatan ini dikaitkan dengan pasal – pasal yang terdapat dalam peraturan perundang – undangan. Penelitian normatif merupakan penelitian dengan meninjau permasalahan hukum secara normatif. Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip – prinsip hukum, maupun doktrin – doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.¹⁶

1.6.2 Pendekatan Penelitian

1. Pendekatan Perundang – undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang – undangan (*Statute Approach*) Penelitian normatif selalu menggunakan pendekatan perundang-undangan, karena aspek yang

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Predana Media Group, 2021), 47.

akan diteliti adalah berbagai aturan hukum yang menjadi fokus sekaligus tema dalam suatu penelitian. Pendekatan undang-undang (*Statute Approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.¹⁷ Pendekatan perundang-undangan merupakan pendekatan dengan cara menganalisa peraturan perundang-undangan yang telah ada berhubungan dengan judul dari penelitian yaitu kualifikasi batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor dalam memberikan perlindungan hukum Terhadap keselamatan lanjut usia.

2. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Pendekatan konseptual dilakukan manakalah penelitian tidak beranjak dari aturan hukum yang ada. Hal ini dilakukan karena memang belum ada atau tidak ada aturan hukum untuk masalah yang dihadapi.¹⁸ Pendekatan konseptual memberikan jalan untuk menggali nilai – nilai dasar hukum, prinsip – prinsip, dan doktrin yang dapat digunakan untuk memberikan Solusi atas permasalahan ini. Dengan pendekatan ini, peneliti menganalisis hukum berdasarkan konsep dan teori yang ada, terutama ketika belum ada aturan atau regulasi yang mengatur secara spesifik suatu permasalahan hukum terhadap penelitian terhadap kualifikasi batasan usia maksimal pengemudi sepeda motor dalam memberikan

¹⁷ Ibid, 133.

¹⁸ Ibid, 177.

perlindungan hukum Terhadap keselamatan lanjut usia, yang belum ada aturan hukumnya.

3. Pendekatan Perbandingan (*Comparative Approach*)

Pendekatan perbandingan dilakukan dengan mengadakan studi perbandingan hukum. Studi perbandingan hukum merupakan kegiatan untuk membandingkan hukum suatu negara dengan hukum negara lain. Tujuan dari pendekatan ini untuk menemukan perbedaan, serta untuk memperoleh gambaran lebih luas mengenai pengaturan hukum yang ada di Jepang sebagai studi penelitian ini. Dengan populasi lanjut usia di Jepang yang tertinggi, Jepang memiliki kebijakan lebih maju terkait pengemudi lanjut usia. Dan Jepang telah menerapkan regulasi ketat dan menyeluruh bagi pengemudi lanjut usia.

1.6.3 Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif, maka teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) terhadap berbagai bahan hukum, baik bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Proses pengumpulan dan penelusuran bahan hukum dilakukan dengan cara membaca, mengamati, mendengarkan. Ataupun mengakses bahan hukum melalui internet atau website. Adapun sumber bahan hukum dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bahan hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat di masyarakat. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autotiratif, artinya mempunyai otoritas.¹⁹ Dalam penelitian ini digunakan bahan yang berupa peraturan perundang-undangan di Indonesia. Peraturan perundang-undangan yang digunakan adalah peraturan perundang-undangan yang memiliki kaitan dengan penelitian yang dilakukan, yaitu:

1. Kitab Undang – Undang Hukum Pidana
 2. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang – Undang Hukum Pidana
 3. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 4. Unang - Indang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1998 tentang Kesejahteraan Lansia
 5. Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi
 6. *Japanese Law Translation Road Traffic Act No.105 Of June 25, 1960*
2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang berupa publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Bahan hukum sekunder sebagai pendukung dari bahan hukum primer

¹⁹ *Ibid*, 181.

dapat berupa semua publikasi tentang hukum dan bukan dokumen resmi.²⁰ Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penulisan penelitian ini adalah bahan hukum yang dapat memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, yaitu berupa literatur-literatur/buku-buku yang terkait lalu lintas dan angkutan jalan. Bahan hukum sekunder, berupa pendapat-pendapat hukum atau teori-teori yang diperoleh dari literatur hukum, hasil penelitian artikel ilmiah, maupun website yang terkait dengan bahan hukum sekunder pada dasarnya digunakan untuk memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer. Dengan adanya bahan hukum sekunder dapat memahami atau menganalisis bahan hukum primer.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang menjadi pelengkap dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang sifatnya memberikan petunjuk penjelasan tambahan. Bahan hukum tersier yang terdapat dalam penelitian misalnya kamus hukum, kamus besar Bahasa Indonesia (surat kabar, jurnal hukum, majalah dan sebagainya).²¹

1.6.4 Analisis Bahan Hukum

Dalam penelitian ini, setelah bahan-bahan hukum terkumpul, maka bahan-bahan hukum tersebut kemudian dianalisis untuk mendapatkan konklusi terkait dengan isu hukum yang sedang diteliti. Bahan hukum

²⁰ Devi Rahayu Djulaeka and Devi Rahayu, *Metode Penelitian Hukum* (Surabaya: Scopindo Media Pustaka, 2020),36.

²¹ Bambang Sunggono, *Metologi Penelitian Hukum* (Jakarta, 2002), PT Raja Grafindo Persada, 116.

dirangkai secara sistematis untuk memberikan gambaran yang jelas mengenai penelitian yang telah dilakukan. Penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif analitis, analitis bahan hukum yang digunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap bahan-bahan hukum. Deskriptif tersebut, meliputi isi dan struktur hukum positif yaitu suatu kegiatan yang dilakukan oleh penulis untuk menentukan isi atau makna aturan hukum yang dijadikan rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi objek kajian.²²

Teknik Analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi fakta – fakta hukum mengenai hal – hal yang tidak relevan dalam menetapkan isu hukum yang sedang diteliti, mengumpulkan semua bahan hukum yang mempunyai kaitan dengan isu hukum yang sedang diteliti, menelaah permasalahan yang dikumpulkan lalu dibahas dan diajukan dalam penelitian, menarik Kesimpulan permasalahan yang ada dalam bentuk argumentasi, dengan menggunakan deduktif berdasarkan argumentasi yang telah ada didalam kesimpulan.²³

²² Zainuddin Ali, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafik, 2019),225.

²³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Predana Media Group, 2021),171.