

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

Pasal I Ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 menyebutkan bahwa “Negara Indonesia adalah negara yang berdasarkan hukum.¹ Salah satu unsur negara hukum adalah kesatuadalah prinsip hukum legalitas.² Asas legalitas merupakan asas yang sangat penting dalam penyelenggaraan pemerintahan. Sesuai dengan asas legalitas, negara harus melaksanakan berbagai peraturan hukum Terkait asas legalitas di atas, Hotma Pak. Sibuaair menjelaskan: Menurut asas legalitas sebagai salah satu unsur negara hukum formal, maka fungsi hukum sangatlah penting, strategis dan sangat penting. Hukum merupakan sentral dalam segala kegiatanpemerintah. tanpa hukum.³

Asas legalitas juga berlaku pada undang-undang dan undang-undang yang Mengatur lalu lintas, angkutan jalan. Demikian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). undang- undang di atas mengatur berbagai hal yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, seperti kewajiban mendapat ijin apabila menggunakan kendaraan untuk angkutan umum. Menerapkan pungutan angkutan secara sewenang-wenang kepada penumpang, tanpa memperhatikan ditetapkan olehUULLAJ. Aturan tarif ini hanya berlaku untuk angkutan umum resmi berplat nomor kuning.

¹ Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia, Panduan Permasayarakatan Undang-Undang Dasar Republik Indoneisa Tahun 1945 (Sesuai Dengan Urutan Bab,Pasal, dan Ayat),Sekertaris JendralMPR RI, Jakarta, 2010, hlm,46

² Hotma P. Sibuea,2010,Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan dan Asas-asas Um um Pemerintahan Yang Baik, hlm.29

³ Ibid, hlm.33

Juga tidak ada jaminan asuransi jiwa bagi penumpang. Hal ini dapat merugikan penumpang sebagai konsumen adalah semua pengguna yang menggukon barang atau jasa untuk kebutuhan diri sendiri, keluarga, dan rumah tangga, dan tidak mempergukan untuk memproduksi atau memperdagangkannya kembali barang dan jasa lainnya. Mobil pribadi yang digunakan untuk angkutan umum biasanya tidak membayar tol, memasukterminal, atau manggunakan jasa pemeriksaan kendaraan.

Transportasi merupakan kebutuhan vital bagi umat manusia. Transportasi memudahkan perjalanan ke tujuan tertentu dalam waktu yang relatif singkat. Seiring dengan kemajuan peradaban manusia, alat transportasi juga mengalami kemajuan. Oleh karena itu, di zaman modern seperti sekarangini, masyarakat sangat bergantung pada transportasi umum untuk memenuhi kebutuhannya karena mayoritas masyarakat tidak memiliki mobil sendiri. Kebanyakan masyarakat masih bergantung pada angkutan umum, dan hal ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama dalam hal volume, kapasitas, pilihan tujuan dan tarif angkutan. Masih banyak permasalahan pada angkutan umum resmi, ditambah lagi banyak pemilik/pengusaha angkutan yang menggunakan mobil pribadi sebagai angkutan umum yang semakin banyak beroperasi dan mudah ditemukan.

Kebiasaan Lalulintas Masyarakat Kebiasaan pengguna jalan dan budaya lalu lintas di Indonesia bisa berbeda-beda antar daerah. Beberapa daerah mungkin memiliki kebiasaan tertentu, seperti penggunaan jalur khusus untuk kendaraan umum atau tradisi tertentu yang memengaruhi perilaku pengemudi.

Tingkat Kecelakaan Tingkat kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk infrastruktur jalan, kondisi kendaraan, perilaku pengemudi, dan penegakan hukum. Beberapa daerah mungkin memiliki tingkat kecelakaan yang lebih tinggi karena faktor-faktor tersebut. Angkot Berplat Hitam: Angkutan kota (angkot) berplat hitam

mungkin merujuk pada kendaraan angkutan umum dengan plat nomor berwarna hitam. Pengaturan terkait angkutan umum dapat bervariasi antar daerah, dan beberapa daerah mungkin memiliki aturan tertentu yang mengatur angkutan umum berplat hitam.

Pengangkut illegal bukanlah orang perseorang yang dapat mengemudikan atau mengoperasikan kendaraan bermotor, melainkan badan hukum yang dianggap cakap secara hukum, meskipun sudah cukup umur, dan tidak bertanggung jawab atas kesalahannya. Mempunyai aturan mengenai hal tersebut, sehingga pemerintah dirugikan. Jika semuanya memenuhi aturan, dana yang mungkin diperoleh pemerintah Cukup besar. Ditambah lagi adanya jelajah kendaraan tersebut yang bisa masuk Kota dan pelosok yang tidak bisa dimasuki angkutan umum resmi. Keberanian kendaraan mobil pribadi sebagai angkutan umum untuk beroperasi melayani jalur-jalur umum dan turun ke jalan karena banyak diantaranya punya back up oknum petugas di belakangnya. Tidak jarang pula awak atau pengusaha dari mobil pribadi sebagai angkutan umum memberikan semacam upeti pada oknum petugas lalu lintas dan angkutan jalan agar mereka mulus beroperasi di jalan tanpa hambatan apapun.

Struktur kelembagaan untuk melaksanakan undang-undang ini merupakan elemen penting dalam mencapai tujuan secara efektif. Institusi dan seluruh strukturnya merupakan kekuatan pendorong dibalik penerapan undang-undang. Faktor kelembagaan merupakan penggerak/penguasa terhadap tujuan dan kondisi sosial apa yang dituju oleh penerapan undang-undang tersebut. Struktur organisasi dan kinerja jaringan yang tepat merupakan salah satu faktor utama yang menentukan keberhasilan implementasi dalam mencapai tujuan UU. UU Nomor 22 Tahun 2009 menonjol sebagai undang-undang yang mampu menyelenggarakan tatanan kelembagaan lintas sektoral, terlepas dari dinamika mekanisme politik yang menjadi ciri proses pembentukannya.

Persaingan kepentingan yang terjadi antar kelompok kepentingan dalam proses politik harus dilihat sebagai bagian dari sifat demokratis dan kontraktual yang muncul dari munculnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai hukum modern. Namun, dari sudut pandang keilmuan, hasil proses politik akibat UU LLAJ harus dinilai sangat positif jika dilihat dari desain lintas sektoral lembaga pelaksana UU tersebut. Tidak banyak undang-undang yang pada dasarnya mendefinisikan peran banyak lembaga sektoral dalam bersama-sama mengembangkan standar yang mempertimbangkan lembaga-lembaga sektoral. UU LLAJ adalah salah satu dari sedikit undang-undang yang disebut. Bukan tidak mungkin UU LLAJ menjadi satu-satunya undang-undang yang memperhatikan dan mampu menggabungkan seluruh lembaga sektoral yang secara historis dan praktis berperan dalam lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada dasarnya, UU LLAJ mengatur status dan peran badan departemen dan non-departemen serta otoritas lokal. Ada 3 format untuk kontrak standar. Itu adalah:

1. Alokasi dan penguatan kewenangan departemen kepada masing-masing instansi: Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Kementerian Perindustrian, Kementerian Riset dan Teknologi, dan pemerintah daerah.
2. Pembentukan forum angkutan jalan dan transportasi baik di pusat maupun di daerah. Hal ini harus berfungsi sebagai wahana kelembagaan untuk implementasi UULLAJ dan diterapkan lintas sektor. Diantaranya perencanaan jaringan LLAJ, rencana tindak lanjut hasil uji fungsional jalan, rekomendasi penerbitan izin daerah pendirian bengkel kendaraan umum, pelaksanaan, pengelolaan dan pengelolaan pendidikan dan pelatihan pengemudi. Rekayasa lalu lintas, membangun tata kelola sistem manajemen terpadu di wilayah, melakukan pemeriksaan berkala terhadap kendaraan bermotor di jalan raya, penegakan undang-undang yang

memerlukan keterlibatan penyidik kepolisian dan penyidik pegawai negeri sipil. Forum ini berfungsi sebagai forum konsultasi antara badan-badan sektor di atas untuk menyatukan dan menyelaraskan kekuasaan. Tujuan bukan untuk memaksimalkan keuntungan masing-masing, tetapi untuk mengoptimalkan pencapaian tujuan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di singkat KAMSELTIBCAR dan tujuan akhir UU , termasuk minimalisasi kecelakaan dan kemungkinan tercapainya nihil kecelakaan.

3. Mendorong koordinasi yang berkesinambungan antara Pusat dan daerah sehingga terjadi keterpaduan pengembangan dan penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan antara konsep yang dirancang Pusat dengan keadaan aktual masing-masing daerah. Wilayah LLAJ bukanlah wilayah yang dapat dipecah secara utuh menjadi wilayah administrasi daerah dan pusat. Ruang LLAJ merupakan suatu sistem terpadu yang perencanaan, pelaksanaan, pemantauan dan evaluasinya harus dilakukan secara terkoordinasi antara pusat dan daerah.

Pertanyaannya apakah ketiga tatanan kelembagaan di atas dapat diwujudkan secara konkrit. Landasan telah diletakkan untuk pengaturan kelembagaan yang secara efektif dapat berkontribusi dalam mencapai tujuan UULLAJ. Namun implementasinya bergantung sepenuhnya pada pihak-pihak yang mempunyai kewenangan untuk melaksanakan kewenangan institusional, seperti: Pertama, menjunjung tinggi kewajiban tatanan kelembagaan yang ditetapkan undang-undang dengan sungguh-sungguh melaksanakannya. Kedua, pelaksanaan kewenangan sektoral maupun yang dilaksanakan secara sektoral atau terkoordinasi pusat-daerah harus ditujukan untuk mencapai tujuan undang-undang tersebut. Ukuran keberhasilan pelaksanaan agenda sektoral, lintas sektoral, atau daerah pusat adalah kemampuan mewujudkan tujuan undang-undang, yaitu keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di singkat Kamsertibkar, dan tujuan akhir seperti

kesejahteraan masyarakat yang tidak berwujud. Untuk mencegah kecelakaan lalu lintas.

Di antara kelompok-kelompok pengguna jalan terutama pada saat berlalu lintas masih mengembangkan budaya hukum yang tidak sejalan dengan tujuan menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas KAMSELTIBCAR dan minimalisasi terjadinya kecelakaan dan korban manusia. Budaya hukum yang tidak sejalan itu ditunjukkan oleh sikap dan perilaku yang menempatkan : jalan sebagai milik pribadi sehingga memaksa pengguna jalan lainnya harus menyingkir atau menepi ketika syang pemilik sedang lewat serta berhenti di sembarang tempat dengan mendatangkan bahaya dan ketidaknyamanan bagi yang lain, jalan sebagai sarana unjuk diri sebagai manusia yang paling terampil berkendara dengan mengendarai/mengemudi.

Kendaraan bermotor secara ugal-ugalan, berkendara bermotor di jalan sebagai media ekonomi untuk mengoptimalkan pendapatan dengan cara mengeksploitasi diri seperti yang ditampilkan oleh pengemudi angkutan umum atau dengan cara mengeksploitasi orang lain seperti yang diterapkan perusahaan angkutan umum terhadap para sopir, berkendara bermotor di jalan umum yang menimbulkan ketidaknyamanan orang dan bahkan mengancam keselamatan orang lain. Nilai yang berkembang bahwa berkendara secepatcepatnya cerminan kemajuan dan pelan-pelan asal selamat cerminan ketradisional. Budaya hukum konfrontatif seperti di atas harus diubah ke arah budaya hukum konformatif, yaitu penanaman sikap dan perilaku yang mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di singkat KAMSELTIBCAR dan minimalisasi kecelakaan dan korban nyawa manusia. Perubahan sikap dan perilaku yang dikehendaki adalah jalan bukanlah arena. Berlangsungnya killing field, jalan bukanlah sarana ugal-ugalan berkendara, jalan bukanlah arena unjuk ” inilah daku sebagai orang yang paling terampil berkendara”. Berlalu lintas di jalan bukanlah hanya sekedar mematuhi rambu/marka/ Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas di singkat APIL/petugas namun harus

mendasarkan pada etika moral berlalu lintas berupa sikap saling menghormati sesamapemakai jalan, sikap dan perilaku untuk tidak menyakiti perasaan sesama pengguna jalan, sikap dan perilaku yang menempatkan ruang lalu lintas sebagai ruang umum/publik di mana kita tidak boleh berperilaku sekehendak keinginan kita, ruang lalu lintas bukan ruang pribadi yang dapat berperilaku sekehendak keinginan kita, sikap dan perilaku kita berlalu lintas tidak boleh menempatkan pengguna jalan yang lain berada dalam kondisi ketidaknyamanan/ kekagetan luar biasa. Nilai yang sudah tertanam bahwa berkendara lebih cepat lebih baik harus diubah dengan "biar tidak terlalu cepat namun yang penting aman dan selamat". Upaya melakukan perubahan dari budaya konfrontatif menjadi konformatif memang tidak mudah, namun harus dilakukan secara bertahap.

Keberadaan angkot plat hitam yang berkeliaran mengangkut penumpang sangat terasa mempengaruhi pendapatannya. Meskinya pada stick sibuk bisa mendapatkan banyak penumpang, karena ulah angkot plat hitam ini jadi merosot."Kalau dahulu angkot plat hitam itu jumlah bisa dihitung jari, sekarang sudah ratusan mas! pernah kita memprotesnya tapi mereka malah aksi mogok di jalan" sahutnya. Untuk mengatasinya maka perlu berbagai instansi ikut mengatasinya, selain Dinas Perhubungan, Kepolisian dan pihak penyedia jasa angkutan penumpang di kawasan KBN. Karena angkot plat hitam selain di jalan umum juga yang dikelola koperasi KBN jumlah mencapai ratusan kendaraan.

Nilai tertinggi rawan kecelakaan yaitu segmen 3 pada titik koordinat -6.140891 sampai -6.13712 dengan nilai AEK sebesar 80 yang menyebabkan korban meninggal dunia sebanyak 6 orang, luka berat sebanyak orang, luka ringan sebanyak 1 orang, kerugian benda sebanyak 5 serta kerugian materil sebesar Rp 13.200.000. Jumlah kecelakaan pada titik koordinat tersebut sebanyak 5 kejadian. Nilai kerugian materil dari kecelakaan di Ruas Jalan Cakung Cilincing Jakarta Utara mencapai Rp 92.900.000 selama 4 tahun terakhir dari tahun 2016 – 2019. Selama 4 tahun terakhir itu juga korban meninggal mencapai 39 korban , luka berat sebanyak 1 korban serta

luka ringan mencapai 55 korban dengan jumlah add up to korban mencapai 95 korban. Dan penelitian kinerja ruas jalan didapat LOS A dengan DS 0,06 pagi hari, 0,06 di siang hari dan 0,07 di sore hari.⁴

Sesuai dengan fakta-fakta yang penulis berdasarkan kenyataan di atas, penulis tertarik untuk menulis suatu karya tulis dalam bentuk skripsi. Judul : **"PENEGAKAN HUKUM DAN PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA TERHADAP ANGKOT BERPLAT HITAM MENURUT KETENTUAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI INDONESIA."**

B. Rumusan Masalah

Sehubungan dengan uraian tersebut diatas adalah sebagai berikut permasalahan yang akan penulis bahas yaitu:

1. Penegakan hukum atas penggunaan kendaraan bermotor (mobil pribadi) sebagai angkutan penumpang di Kawasan Berikat Nusantara Cakung, Jakarta Utara dikaji menurut ketentuan Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan
2. Pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan lalu lintas yang ditimbulkan oleh angkutan penumpang di Kawasan Berikat Nusantara (KBN) Cakung, Jakarta Utara dikaji Menurut ketentuan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

C. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian menggambarkan luasnya cakupan lingkup penelitian yang akan dilakukan. Ruang lingkup penelitian dibuat untuk mengemukakan batas area penelitian dan umumnya digunakan untuk mempersempit pembahasan.

⁴ 6Novia Kusumastuti I.P. Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Angkutan Umum Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Korban Luka Dan Meninggal Dunia. Recidive Volume 3 No.1 Januari- April 2014.hlm.1

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah penulis uraikan diatas, maka ruang lingkup penelitian ini dibatasi sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana penegakan hukum atas kecelakaan yang ditimbulkan oleh penggunaan kendaraan bermotor (mobil) pribadi sebagai angkutan umum di Kawasan Berikat Nusantara Cakung, Jakarta Utara , dikaji dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Lalu lintas dan Angkutan Jalan;
2. Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan yang di timbulkan oleh penggunaan kendaraan bermotor (mobil) pribadi sebagai angkutan umum di Kawasan Berikat Nusantara Cakung Jakarta Utara, dikaji dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah untuk mendalami permasalahan hukum secara khusus yang tersirat dalam rumusan permasalahan. Maka tujuan penelitian ini adalah sebagaiberikut :

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan bagaimana Penegakan Hukum Atas Penggunaan Kendaraan Bermotor (Mobil Pribadi) Sebagai Angkutan Penumpang Di Kawasan Berikat Nusantara (KBN) Cakung, Jakarta Utara Dikaji Menurut Ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
2. Untuk mengetahui dan menjelaskan bagaimana Pertanggung Jawaban Pidana Atas Kecelakaan Lalu Lintas Yang Ditimbulkan Oleh Angkutan Penumpang Di Kawasan Berikat Nusantara (KBN) Cakung, Jakarta Utara Dikaji Menurut Ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan?

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah:

1. Kegunaan Teoritis adalah untuk penambahan ilmu hukum di bidang lalu lintas dan mengembangkan teori mengenai norma-norma atau peraturan perundang-undangan mengenai angkutan umum dan kedudukan hukum terhadap mobil pribadi yang digunakan untuk angkutan umum;
2. Kegunaan Praktis adalah memberi masukan terhadap pengemudi atau pemilik kendaraan pribadi agar tidak melakukan alih fungsi.

E. KERANGKA TEORI DAN KERANGKA KONSEP

1. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah konsep-konsep yang merupakan abstraksi dari hasil pemikiran atau kerangka acuan yang pada dasarnya bertujuan untuk mengadakan identifikasi terhadap dimensi-dimensi sosial yang dianggap relevan oleh peneliti. Untuk membahas kedua pokok permasalahan diatas, dalam penelitian ini ada beberapa teori yang dipaparkan sebagai acuan terhadap permasalahan yang ada, antara lain sebagai berikut :

a) Teori Penegakan Hukum:

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat

menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.⁵

Joseph Goldstein membedakan penegakan hukum pidana menjadi 3 bagian yaitu:⁶

1. *Total enforcement*, yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (*substantive law of crime*). Penegakan hukum pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain mencakup aturanaturan penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan. Disamping itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan- batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klacht delicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai *area of no enforcement*.
2. *Full enforcement*, setelah ruang lingkup penegakan hukum pidana yang bersifat total tersebut dikurangi *area of no enforcement* dalam penegakan hukum ini para penegak hukum diharapkan penegakan hukum secara maksimal.
3. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstein full enforcement ini dianggap not a realistic expectation, sebab adanya keterbatasan keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukannya discretion dan sisanya inilah yang disebut dengan *actual enforcement*. Sebagai suatu proses yang bersifat sistemik, maka penegakan hukum pidana menampakkan diri sebagai penerapan hukum pidana (*criminal law application*) yang melibatkan pelbagai sub sistem struktural berupa aparat kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan

⁵ Dellyana, Shant. 1988, Konsep Penegakan Hukum. Yogyakarta: Liberty hal.37

⁶ Ibid, hal 39

pemasyarakatan. Termasuk didalamnya tentu saja lembaga penasehat hukum. Dalam hal ini penerapan hukum haruslah dipandang dari 3 dimensi:

- a. penerapan hukum dipandang sebagai sistem normatif (*normative system*) yaitu penerapan keseluruhan aturan hukum yang menggambarkan nilai-nilai sosial yang didukung oleh sanksi pidana. 21
- b. penerapan hukum dipandang sebagai sistem administratif (*administrative system*) yang mencakup interaksi antara pelbagai aparatur penegak hukum yang merupakan sub sistem peradilan diatas.
- c. penerapan hukum pidana merupakan sistem sosial (*social system*), dalam arti bahwa dalam mendefinisikan tindak pidana harus pula diperhitungkan perbagai perspektif pemikiran yang ada dalam lapisan masyarakat

b) Teori Pertanggungjawaban Pidana

Mengenai teori pembedaan, pada umumnya dapat dikelompokkan dalam tiga golongan besar, yaitu teori absolut atau teori pembalasan, teori relative atau teori tujuan (*doel theorien*), dan teori menggabungkan (*verenigings theorien*).⁷

1. Teori Absolut atau Teori Pembalasan.

Menurut teori ini pidana dijatuhkan karena orang telah melakukan kejahatan pidana sebagai akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan. Jadi dasar pembedaannya terletak pada adanya kejahatan itu sendiri. Seperti dikemukakan Johannes Andenaes bahwa tujuan primer dari pidana menurut teori absolut ialah untuk memuaskan tuntutan keadilan. Sedang pengaruh yang menguntungkan adalah sekunder. Tuntutan keadilan yang sifatnya absolut ini terlihat dari

⁷ E. Utrecht, Hukum Pidana I, Jakarta: Universitas Jakarta, 1958, hlm. 157

pendapat Imanuel Kant dalam bukunya *Filosofy of Law*.⁸ Teori pembalasan menyatakan bahwa pidana tidaklah bertujuan untuk yang praktis, seperti memperbaiki penjahat. Kejahatan itu sendirilah yang mengandung unsur-unsur untuk dijatuhkan pidana, pidana Secara mutlak ada, karena dilakukan suatu kejahatan. Tidaklah perlu memikirkan manfaat panjatuhan pidana.⁹

2. Teori Relatif atau tujuan

Karena dilakukan kejahatan. Tidaklah perlu memikirkan manfaat penjatuhan pidana. Suatu Teori relatif atau teori tujuan jugadisebut teori utilitarian, lahir sebagai reaksi terhadap teori absolut. Secara garis besar, tujuan pidana menurut teori relatif bukanlah sekedar pembalasan, akan tetapi untuk mewujudkan ketertiban didalam masyarakat. Sebagaimana dikemukakan Koeswadji bahwa tujuan pokok dari pembedaan yaitu:¹⁰

- a. Untuk mempertahankan ketertiban masyarakat (*dehandhavingvan demaatschappelijke orde*);
- b. Untuk memperbaiki kerugian yang diderita oleh masyarakat sebagai akibat dari terjadinya kejahatan. (*het herstel van het doer de misdad onstanemaatschappelijke nadeel*);
- c. Untuk memperbaiki si penjahat (*verbetering vande dader*);
- d. Untuk membinasakan si penjahat (*onschadelijk maken van de misdadiger*),

⁸ Muladi dan Barda Nawawi, Teori dan Kebijakan Pidana. Bandung: Alumni, 1992. Hlm.11

⁹ Andi Hamza, Sistem Pidana dan Pemindaan Indonesia, Jakarta: Pradnya Paramita, 1993, hlm.26

¹⁰ Koeswadji, Perkembangan Macam-macam Pidana dalam Rangka Pembangunan Hukum Pidana, Cetakan I, Bandung: Citra Aditya Bhakti, 1995, hlm.12

e. Untuk mencegah kejahatan (*tervoorkonning van de misdaad*).

3. Teori Gabungan.

Menurut teori gabungan bahwa tujuan pidana itu selain membalas kesalahan penjahat juga dimaksudkan untuk melindungi masyarakat, dengan mewujudkan ketertiban. menggunakan kedua teoritersebut di atas (teori absolut dan teori relati) sebagai dasar pemidanaan, dengan pertimbangan bahwa Teori ini kedua teoritersebut memiliki kelemahan-kelemahan yaitu :¹¹

- A. Kelemahan teori absolut adalah menimbulkan ketidakadilan karena dalam penjatuhan hukuman perlu mempertimbangkan bukti-bukti yang ada dan pembalasan yang dimaksud tidak harus negara yang melaksanakan.
- B. Kelemahan teori relatif yaitu dapat menimbulkan ketidakadilan karena pelaku tindak pidana ringan dapat dijatuhi hukum berat, kepuasan masyarakat diabaikan jika tujuannya untuk memperbaiki masyarakat; dan mencegah kejahatan dengan menakut-nakuti sulit dilaksanakan.

2. Kerangka Konsep

Konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus, yang merupakan kumpulan dalam arti-arti yang berkaitan dengan istilah yang ingin tahu yang akan diteliti. Adapun konseptual yang di gunakan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- a. Tindak pidana pelanggaran: pengertian perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan yang maia disertai

¹¹ Ibid

ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa melanggar larangan tersebut.¹²

- b. Perbuatan melawan hukum perbuatan dapat dikualifisir sebagai melawan hukum, diperlukan 4 syarat 1) Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku; 2) Bertentangan dengan hak subjektif orang lain; 3) Bertentangan dengan kesusilaan; 4) Bertentangan dengan kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian.¹³
- c. Kerugian atau ganti rugi: Pengertian kerugian menurut R. Setiawan adalah kerugian nyata yang terjadi karena wanprestasi. Adapun besarnya kerugian ditentukan dengan membandingkan keadaan kekayaan setelah wanprestasi dengan keadaan jika sekiranya tidak terjadi wanprestasi.¹⁴

F. Metode Penelitian

Metode penelitian digunakan untuk memahami suatu subjek atau objek penelitian dan menemukan jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dan termasuk keabsahannya¹⁵. Adapun metode yang yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Jenis Penelitian

Yuridis normatif adalah pendekatan yang di lakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Pendekatan ini dikenal pula dengan pendekatan kepustakaan,

¹² Moeljatno, Asas-asas Hukum Pidana, (Jakarta:Rieneka Cipta, 2008), hlm.54.

¹³ Rosa Agustina, Perbuatan Melawan Hukum, Jakarta: Pasca Sarjana FH Universitas Indonesia (2003)hlm.117.

¹⁴ R.Setiawan , Pokok-pokok Hukum Perikatan, Binacipta, Bandung, 1997, hlm.17

¹⁵ Rosady Ruslan, 2010, *Metode Penelitian*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 29.

yakni dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen lain yang berhubungan dengan penelitian ini.

2. Metode Pendekatan

Penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka.¹ Menurut Abdul Rahman Sholeh, penelitian kepustakaan (*library research*) ialah penelitian yang menggunakan cara untuk mendapatkan data informasi dengan menempatkan fasilitas yang ada di perpustakaan seperti buku, majalah, dokumen, catatan kisah-kisah sejarah atau penelitian kepustakaan murni yang terkait dengan obyek penelitian

3. Jenis Data

Ada pun jenis data yang digunakan penulis adalah data sekunder yang terdapat dalam kepustakaan, yang berupa peraturan perundang-undangan yang terkait, jurnal hasil penelitian, artikel dan buku-buku lainnya.

Data yang berasal dari bahan-bahan hukum sebagai data utama yang diperoleh dari Pustaka, antara lain :

a. Data Primer

Yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat karena dikeluarkan oleh pemerintah dan dapat berbentuk peraturan perundang-undangan, bahan hukum yang tidak dikodifikasi, yurisprudensi, dan traktat.

Dalam penulisan ini bahan hukum primer penulis terdiri dari :

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- 2) Undang-Undang Republik Indonesia dari Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan
- 3) Pasal 1367 KUHPidana

b. Data Sekunder

Yaitu bahan-bahan yang memberi penjelasan atau keterangan mengenai bahan hukum primer yang berupa buku-buku yang ditulis oleh para sarjana hukum, literatur hasil penelitian yang telah dipublikasikan, jurnal-jurnal hukum, artikel, makalah, situs internet, dan lain sebagainya.

c. Data Tersier

Yaitu Yaitu bahan-bahan yang memberi petunjuk maupun penjasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Terdiri dari:

- 1) Kamus Hukum
- 2) Kamus Bahasa Indonesia

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian hukum ini teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu studi kepustakaan (*library research*) atau memanfaatkan indeks-indeks yang merupakan Langkah awal dalam penelitian hukum. Studi kepustakaan ini terdiri dari studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan-bahan hukum ini nantinya akan dianalisis dan ditinjau ulang validitasnya untuk menentukan hasil dari suatu penelitian

5. Analisa data

Data yang diperoleh dari sumber hukum yang dikumpulkan diklasifikasikan, baru kemudian dianalisis secara kualitatif, yaitu dengan menguraikan data yang ada didalam kepustakaan tanpa disertai angka. Data-data tersebut diuraikan dalam bentuk kalimat yang teratur, sistematis, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif, sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil analisis.

G. SISTIMATIKA PENULISAN

BAB I PENDAHULUAN

Bab I merupakan Pendahuluan yang terdiri dari : latar belakang permasalahan; rumusan permasalahan; tujuan penelitian; metode penelitian; kerangka teori dan kerangka konsep; sistematika dan atau outline; dan daftar kepustakaan sementara.

BAB II Merupakan Landasan Teori yang berisikan beberapa sub judul

- A. Menerangkan Pengertian Transportasi yang kendaraan Umum dan Saran kendaraan Pribadi.
- B. Menjelaskan Norma-norma dan Peraturan perundang-undang yang umum. mengatur kendaraan Umum.
- C. Menjelaskan secara jelas tindakan pelanggaran pribadi yang dijadikan angkutan umum

BAB III Penegakan Hukum Atas Penggunaan Kendaraan Bermotor (Mobil Pribadi) Sebagai Angkutan Penumpang Di Kawasan Berikat Nusantara (KBN) Cakung, Jakarta Utara Dikaji Menurut Ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Membahas:

1. Merupakan analisis hasil penelitian yang dianggap sebagai jawaban atas pokok permasalahan
2. Merupakan bab inti yang syarat dengan konstruksi berpikir juridis berupa argumentasi hukum yang diperoleh dari kemampuan olah pikir penalaran hukum berlandaskan pada teori (doktrin) konsep, asas, proposisi, fakta, dan lain-lain

BAB IV Pertanggung Jawaban Pidana Atas Kecelakaan Lalu Lintas Yang Ditimbulkan Oleh Angkutan Penumpang Di Kawasan

Berikat Nusantara (KBN) Cakung, Jakarta Utara

Dikaji Menurut Ketentuan Undang-Undang

Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu

Lintas Dan Angkutan Jalan Merupakan pembahasan yang

terdiri dari antara lain

1. Merupakan analisis hasil penelitian yang dianggap sebagai jawaban atas pokok permasalahan
2. Merupakan bab inti yang syarat dengan konstruksi berpikir juridis berupa argumentasi hukum yang diperoleh dari kemampuan olah pikir penalaran hukum berlandaskan pada teori (doktrin) konsep, asas, proposisi, fakta, dan lain-lain

BAB V PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan atau uraian-uraian singkat hasil analisis yang merupakan jawaban atas permasalahan yang berkaitan dengan judul penulisan skripsi ini, serta saran sebagai sumbangan pemikiran peneliti bagi pemecahan masalah yang dapat bermanfaat sehubungan dengan permasalahan yang terjadi kepada pihak-pihak terkait.