

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait. Lalu Lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan serta pengelolaannya.<sup>1</sup>

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, sistem lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis sebagai sarana memperlancar arus transportasi barang dan jasa.<sup>2</sup> Lalu lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

---

<sup>1</sup> Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>2</sup> Pietersz, 2010. *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jurnal Sasi Vol. 16 No. 3 Bulan Juli – September 2010.

Hampir setiap hari manusia dalam melakukan kegiatan sehari-harinya, mempergunakan jalan raya. Jalan raya yang merupakan jalan dalam bentuk apapun yang terbuka untuk lalu lintas umum, sudah merupakan salah satu kebutuhan pokok bagi warga masyarakat. Dengan sendirinya warga masyarakat mempergunakan jalan raya tersebut, maka terkena peraturan-peraturan mengenai lalu lintas maupun angkutan jalan raya. Agar jalan raya yang merupakan kebutuhan pokok warga masyarakat benar-benar berfungsi, maka diperlukan pengaturan-pengaturan tertentu mengenai ketertiban maupun keamanan dan keselamatannya.

Salah satu permasalahan yang selalu dihadapi di kota-kota besar adalah masalah lalu lintas. Hal ini terbukti dari adanya indikasi angka-angka kecelakaan lalu lintas yang selalu meningkat. Keadaan ini merupakan salah satu perwujudan dari perkembangan teknologi modern. Perkembangan lalu lintas itu sendiri dapat memberi pengaruh, baik yang bersifat negatif maupun yang bersifat positif bagi kehidupan masyarakat. Sebagaimana diketahui sejumlah kendaraan yang beredar dari tahun ke tahun semakin meningkat. Hal ini jelas membawa pengaruh terhadap keamanan lalu lintas berupa pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas.

Pola pikir masyarakat dalam berkendara di jalan raya telah melahirkan masyarakat instan baik saat berkendara maupun diluar berkendara. Masyarakat instan ini kemudian mendorong lenturnya etika dalam berkendara di jalan raya, dan menimbulkan berbagai macam pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran adalah perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan. Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia Pelanggaran adalah perbuatan atau perkara melanggar, tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.<sup>3</sup>

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobiltas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air,bahkan dari dan ke luar negeri.Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.<sup>4</sup>

Kemampuan dalam mengendarai kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas baik bagi pengemudi/pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya.

Keterampilan mengendalikan kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor diperoleh melalui serangkaian pelatihan sebelum mengajukan Lisensi keterampilannya (SIM), secara formal khusus untuk kendaraan bermotor setiap pemohon SIM diwajibkan telah memiliki ketrampilan mengemudikan kendaraan bermotor yang dapat diperoleh baik melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi maupun tidak melalui

---

<sup>3</sup> Sudarsono, 2005, *Kasus Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm 106

<sup>4</sup> C.S.T. Kansil, dkk, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Rineka cipta, Jakarta hlm. 4

lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi yang berarti pemohon telah melalui proses pelatihan keterampilan sebelum dilanjutkan proses pengujian keterampilannya untuk mendapatkan SIM.<sup>5</sup>

Adanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat menjadi bahan masukan bagi berbagai pihak yang terkait, di antaranya adalah Polisi pada khususnya dan masyarakat pada umumnya sebagai pengguna sarana dan prasarana lalu lintas. Polisi merupakan salah satu institusi pemerintah yang bertugas untuk melakukan sosialisasi tentang penerapan kepada masyarakat. Sedangkan pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien.<sup>6</sup>

Dibalik manfaat lalu lintas tersebut, terdapat juga berbagai permasalahan yang berkaitan dengan penggunaan jalan raya. Banyaknya pengguna jalan raya setiap hari, tidak mungkin luput dari permasalahan lalu lintas. Salah satu permasalahan dalam lalu lintas yaitu apa yang disebut kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan bisa terjadi karena kelalaian pengemudi sendiri. Misalnya, seorang pengemudi mobil waktu mau mendahului mobil di depannya, tidak memperhatikan arus lalu lintas dari arah berlawanan sehingga menabrak pengendara motor. Ini hanya merupakan sebagian permasalahan kecil yang terkait dengan kecelakaan di jalan raya.

---

<sup>5</sup> Naning Rondlon, 1983, *Menggairahkan kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu lintas*, Bina Ilmu, Jakarta, hlm 30.

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto, 1995, *Kejahatan dan Penegakan Hukum di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm.6

Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Persoalan yang dihadapi dewasa ini adalah masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Sementara itu di Indonesia, setiap tahun sekitar 9000 nyawa melayang sia-sia akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Data tersebut menunjukkan bahwa dua puluh lima orang tewas setiap hari atau ada satu orang meninggal dunia di jalan raya setiap lima puluh tujuh menit.<sup>7</sup>

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggara negara.<sup>8</sup>

Dalam bidang keprasarana transportasi, pada saat sekarang telah dibangun jalan alternatif, jalan tol, jalan layang (satu tingkat atau lebih satu tingkat), jalan di bawah tanah (*under pass*), jalan (terowongan) di bawah permukaan laut. Teknologi transportasi makin maju, modern dan canggih. Pada dasarnya kemajuan teknologi transportasi berupa (memperlihatkan

---

<sup>7</sup> [www.kompascommunity.com/indeks.php?fuseaction-home.detail&id](http://www.kompascommunity.com/indeks.php?fuseaction-home.detail&id). Diakses tanggal 7 Oktober 2020, pukul 21.45 WIB

<sup>8</sup> Tim Redaksi Nuansa Aulia, 2012, *Ketentuan Umum Penjelasan atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Nuansa Aulia, Bandung, hlm. 158.

wajahnya dalam) peningkatan kecepatan (*faster speed*) dan perbesaran kapasitas muat (*bigger capacity*). Kondisi fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi yang disediakan dan dioperasikan, terutama dalam transportasi perkotaan, memperlihatkan perkembangan yang makin maju, modern dan canggih, yang didukung oleh kemajuan teknologi transportasi, yang selalu memperlihatkan perubahan wajah yang makin maju, modern, dan canggih (*transportation is always changing face*). Perubahan wajah transportasi menjadi lebih cantik dalam arti semakin efektif dan efisien.<sup>9</sup>

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari.<sup>10</sup> Transportasi merupakan urat nadi bagi kehidupan perekonomian dan sosial. Transportasi jalan raya yang efisien bergantung pada kinerja berbagai unsur, namun kinerja Polisi Lalu Lintas adalah salah satu unsur penting dalam mengatur transportasi jalan raya agar terwujudnya suatu keamanan dan keselamatan lalu lintas.

Secara efisien kinerja polisi perlu dipahami. Dalam penegakan hukum yang dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas, eksistensi polisi tengah masyarakat bergantung pada tingkah laku anggotanya.<sup>11</sup> Pekerjaan dasar Polisi Lalu Lintas adalah “mengawasi lalu lintas”. Mengawasi lalu lintas, membantu

---

<sup>9</sup> Raharjo Adi Sasmita dan Sakti Adji Adisasmita, 2011, *Manajemen Transportasi Darat Mengatasi Kemacetan di Kota Besar (Jakarta)*, Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm. 12.

<sup>10</sup> <http://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>, diakses tanggal 8 Oktober 2020, pukul 15.15 WIB

<sup>11</sup> Romli Atmasista, 2005, *Teori Dan Kapita Seleka Kriminologi*, Refika Aditama, Bandung, hlm. 127.

menjaga agar sistem transportasi jalan raya berfungsi secara lancar dan efisien. Jika seseorang diijinkan untuk menggunakan jalan raya sesuka hati mereka, yang terjadi adalah kekacauan. Jika cacat-cacat di dalam sistem jalan dibiarkan tidak terdeteksi dan tidak dilaporkan, lalu lintas pada akhirnya akan berhenti sama sekali. Karena itu, tugas pengawasan lalu lintas pada dasarnya adalah menyediakan sistem bagi masyarakat yang bersama-sama menggunakan jalan tersebut agar bisa melakukan perjalanan dengan tingkat kekesalan, penundaan, dan bahaya seminimal mungkin.

Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran hukum, mulai dari yang ringan hingga yang berat.<sup>12</sup> Pelanggaran ringan yang kerap terjadi dalam permasalahan lalu lintas adalah seperti tidak memakai helm, menerobos lampu merah, tidak memiliki SIM atau STNK, tidak menghidupkan lampu pada siang hari, dan bonceng tiga dianggap sudah membudaya di kalangan masyarakat dan anak-anak sekolah. Pelanggaran lalu lintas seperti itu dianggap sudah menjadi kebiasaan bagi masyarakat pengguna jalan, sehingga tiap kali dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya oleh pihak yang berwenang, maka tidak sedikit yang terjaring kasus pelanggaran lalu lintas dan tidak jarang juga karena pelanggaran tersebut kerap menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Beberapa kecelakaan lalu lintas

---

<sup>12</sup> Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*,: Refika Aditama, Bandung, hlm. 20

yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati. Bahwa penggunaan jalan tersebut diatur di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kamtibcarlantas.<sup>13</sup> Dengan adanya suatu peraturan tersebut diatas dan apabila masyarakatnya mau menerapkan aturan tersebut dalam berkendara, kemungkinan besar bisa menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya. Banyak kecerobohan yang mengakibatkan kurang berhati-hatinya seseorang yang kerap menimbulkan kecelakaan dan dengan kecerobohan tersebut memberikan dampak kerugian bagi orang lain. Sedangkan untuk ketentuan pidananya mengenai kasus kecelakaan di atur di dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya di Pasal 310 yang berbunyi sebagai berikut:

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara

---

<sup>13</sup> Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia Akademi Kepolisian, 2009, *Fungsi Teknis Lalu Lintas*, Kompetensi Utama, Semarang, hlm. 6.



- paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
  - (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6(enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Menurut uraian Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 310 dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas. Meski Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya hal itu bisa menggambarkan cerminan masyarakatnya betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara sepeda motor, karena masih banyak orang-orang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas.

Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang santuan saja. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati. Berhati hatipun tidaklah cukup untuk menghindari

kecelakaan, faktor kondisi sangatlah di utamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya.

Banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya yang banyak menimbulkan korban, mengharuskan peneliti mengetahui penerapan sanksi pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan. Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Salah satu contoh kecelakaan lalu lintas di Kota Cierbon dilihat pada Putusan Pengadilan Negeri Cirebon Nomor 140/Pid.Sus/2020/PN Cbn Dalam putusan, dikatakan bahwa terdakwa pada hari Rabu tanggal 18 Maret 2020 sekitar pukul 03:30 Wib atau setidaknya pada suatu waktu lain pada bulan Maret 2020, **REZA ADRIANSYAH BIN HUSEN RAHMAN** bersama dengan Saksi Donni Indra Pratama, Saksi Arif Maulana Eka Puitra dan Saksi R. Satrio Kumsumonegoro Alias Tibot berkumpul di rumah terdakwa **REZA ADRIANSYAH BIN HUSEN RAHMAN** dan mengkonsumsi minuman anggur/AO, sekitar pukul 22:30 wib terdakwa bersama dengan Saksi Donni, Saksi Arif dan Saksi R. Satrio alias Tibot keluar rumah untuk membeli makan di Mc. Donald Jl. Kartini, sekitar pukul

23:00 terdakwa bersama dengan Saksi Donni, Saksi Arif dan Saksi R. Satrio alias Tibot keluar dari Mc. Donald untuk ke Pub Wahaha yang bertempat di CSB Jl. Cipto menggunakan kendaraan minibus Mitsubishi Pajero Nopol E-1270-LM di Pub Wahaha terdakwa bersama dengan Saksi Donni, Saksi Arif dan Saksi R. Satrio alias Tibot memesan dan mengkonsumsi 1 (satu) Picher/teko Bir Bintang dan smirnof setelah minuman habis sekitar pukul 00:30 Wib terdakwa bersama dengan Saksi Donni, Saksi Arif dan Saksi R. Satrio alias Tibot keluar dari PUB Wahaha menuju bubur Toha Jl. M. Toha, sekitar pukul 02:30 Wib terdakwa bersama dengan Saksi Donni, Saksi Arif dan Saksi R. Satrio alias Tibot keluar dari bubur toha dan berencana pulang ke rumah terdakwa di Grand Tuparev I No 4 Desa Sutawinangun Kec. Kedawung Kab. Cirebon menggunakan kendaraan Minibus Mitsubishi Pajero Nopol E -1270-LM dan pada saat depan RS Sumber Kasih Jl. Siliwangi kendaraan Minibus Mitsubishi Pajero Nopol E – 1270-LM yang dikemudikan terdakwa menabrak bagian kanan belakang kendaraan minibus Daihatsu Sigras Nopol E – 1447-CM dalam kondisi terparkir dengan pengemudi Saksi Ulun Jamal Tutuka dan 2 (dua) becak dengan pengendara Saksi Subrata dan Saksi Darno yang sedang tertidur dalam becak.

Secara keseluruhan kecelakaan lalu lintas di Indonesia tahun 2020 secara nasional yaitu Kepala Biro Penerangan Masyarakat Mabes Polri, Brigadir Jenderal Awi Setiyono menyatakan, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada pekan ke-31 tahun ini mengalami penurunan sebesar 10,06 persen dibandingkan pekan sebelumnya. Ia menjelaskan, berdasarkan data

yang dihimpun oleh Korlantas Polri, jumlah kecelakaan lalu lintas di periode tersebut ialah 974 kejadian dengan total korban meninggal dunia sebanyak 189 jiwa, luka berat 142 orang, luka ringan 1170 orang, serta kerugian materiel sebesar Rp 1.675.500.000. Sementara pada minggu ke-30 lalu, jumlah kecelakaan mencapai 1.083 kejadian dengan total korban meninggal dunia 200 jiwa, luka berat 135 orang, luka ringan 1309 orang, dan kerugian materiel sebesar Rp 1.958.801.700. "Maka secara keseluruhan angka lakalantas periode minggu ke-31 turun 109 kejadian atau 10,06 persen," ujar Awi di keterangan tertulisnya, Rabu (5/8/2020). Menurut data yang sama, tercatat bahwa Polda Jawa Timur memiliki angka kecelakaan lalu lintas tertinggi dengan jumlah kecelakaan sebanyak 277 kejadian. Dari kejadian itu, korban meninggal dunia 42 orang, luka berat 14 orang, luka ringan 359 orang, dan kerugian materiel Rp 317.450.000. Kemudian di urutan kedua ditempati Polda Jawa Tengah dengan jumlah lakalantas sebanyak 267 kejadian. Dari angka itu, korban meninggal dunia sebanyak 22 orang, luka berat sembilan orang, luka ringan 365 orang, dan kerugian materiel Rp 205.200.000. Polda Sumatera Utara menempati urutan ketiga dengan jumlah lakalantas sebanyak 44 kejadian dengan korban meninggal dunia 10 orang, luka berat 25 orang luka ringan 46 orang, dan kerugian materiel Rp 132.850.000. Urutan keempat ditempati Polda Sulawesi Selatan dengan angka kecelakaan sebanyak 40 kejadian. Dari jumlah kejadian itu, korban meninggal dunia dua orang, luka berat tiga orang, luka ringan sebanyak 43 orang, dan kerugian materiel Rp 46.550.000. Sementara Polda Jawa Barat di tempat kelima dengan angka

lakalantas sebanyak 39 kejadian. Sedangkan korban meninggal dunia 19 orang, luka berat 17 orang, luka ringan 21 orang, dan kerugian materiel Rp 48.700.000.<sup>14</sup>

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul **PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA CIREBON.**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon?
2. Bagaimana penegakan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon?
3. Apa saja hambatan dalam penegakan hukum kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon dan bagaimana solusinya?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan adanya permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis penegakan hukum terhadap

---

<sup>14</sup> "Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Diklaim Turun 10 Persen", Klik untuk baca: <https://otomotif.kompas.com/read/2020/08/06/082200515/kasus-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-diklaim-turun-10-persen>, diakses tanggal 1 desember 2021, pukul 21.00 wib

kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon.

3. Untuk mengetahui dan menganalisis hambatan dalam penegakan hukum kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon dan bagaimana solusinya.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### a. Manfaat Teoritis

Penulis berharap penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk keperluan dan mengembangkan pengetahuan ilmu hukum khususnya yang mengkaji tentang Penegakan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Cirebon.

##### b. Manfaat Praktis

- a. Dapat menambah ilmu pengetahuan mengenai Penegakan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Cirebon.
- b. Memberikan informasi serta gambaran tentang Penegakan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Cirebon, dan Sebagai bahan masukan kepada masyarakat umum untuk senantiasa taat pada peraturan perundang-undangan khususnya dibidang lalu lintas dan angkutan jalan sehingga tercipta tertib berlalu lintas, serta kepada aparat penegak hukum untuk konsisten dalam menegakkan aturan-aturan hukum dan dapat mengambil langkah-langkah dalam upaya menciptakan suasana tertib berlalu lintas.

## **E. Kerangka Konseptual**

1. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang diRuang Lalu Lintas Jalan.(Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
3. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.(Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

## **F. Kerangka Teori**

1. Teori Penegakan Hukum

Teori tentang penegakan hukum menurut Purnadi Purbacaraka, penegakan hukum diartikan sebagai kegiatan menyasikan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah/pandangan-pandangan menilai dari sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.<sup>15</sup> Berbeda dengan Soejono Soekanto bahwa penegakan hukum

---

<sup>15</sup> Purnadi Purbacaraka dalam A. Ridwan Halim, 2015, *Pengantar Ilmu Hukum Dalam Tanya Jawab*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm.176

merupakan proses yang pada hakikatnya berupa penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak diatur oleh kaidah-kaidah hukum, tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi.<sup>16</sup>

Penegakan hukum yang dilakukan oleh aparaturnya menggunakan tindakan preventif dan tindakan represif. Penegakan hukum preventif merupakan tindakan pencegahan suatu tindak pidana oleh penegak hukum, sementara tindakan represif adalah suatu tindakan oleh penegak hukum setelah terjadinya suatu tindak pidana yang bertujuan untuk memulihkan kembali keadaan sebelum terjadinya tindak pidana.

Menurut Soejono Soekanto faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu:<sup>17</sup>

1) Faktor hukum itu sendiri berupa Undang-Undang

Yaitu peraturan perundang-undangan. Kemungkinannya adalah bahwa terjadi ketidakcocokan dalam Peraturan Perundang-Undangannya mengenai bidang kehidupan tertentu. Kemungkinan lain adalah ketidakcocokan peraturan perundang-undangan dengan hukum tidak tertulis atau hukum kebiasaan.

2) Faktor penegak hukum

Yaitu pihak-pihak yang membentuk dan menerapkan hukum.

Mentalitas petugas yang menegakkan hukum antara lain yang

---

<sup>16</sup> Soejono Soekanto, 1990, *Polisi dan Lalu lintas (Analisis menurut Sosiologi Hukum)*, Bandar Maju, Bandung, hlm. 6

<sup>17</sup> Soejono Soekanto, 2011, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 8



mencakupi hakim, polisi, pembela, petugas. Jika hukumnya baik tapi mental orang yang bertanggung jawab untuk menegakkan hukum tersebut masih belum mantap, maka bisa menyebabkan terjadinya gangguan dalam sistem hukum itu sendiri.

3) Faktor masyarakat

Yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku dan diterapkan. Faktor masyarakat disini adalah bagaimana kesadaran hukum masyarakat akan hukum yang ada.

4) Faktor sarana dan fasilitas yang mendukung penegakan hukum

Jika hanya hukum dan mentalis penegak hukumnya yang baik namun fasilitasnya kurang memadai maka bisa saja tidak berjalan sesuai rencana.

5) Faktor kebudayaan

Sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Bagaimana hukum yang ada bisa masuk ke dalam dan menyatu dengan kebudayaan yang ada sehingga semuanya berjalan dengan baik.

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolak ukur daripada efektifitas penegak hukum.<sup>18</sup> Penegakan hukum di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan proses dilakukannya upaya untuk berfungsinya norma-norma hukum di bidang Lalu Lintas dan Angkutan

---

<sup>18</sup> *ibid*

Jalan secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Norma-norma hukum dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam upaya mendorong masyarakat mengikuti ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, ketentuan-ketentuan sanksi pidana kepada masyarakat/pengguna jalan yang melanggar ketentuan dalam peraturan perundang-undangan perlu ditegakkan.

## 2. Teori Kemanfaatan

Teori kemanfaatan pertama kali dikembangkan oleh Jeremy Bentham. Bentham menemukan bahwa dasar paling objektif untuk menilai baik buruknya suatu kebijakan adalah dengan melihat apakah suatu kebijakan atau tindakan tersebut, membawa manfaat atau hasil yang berguna, atau sebaliknya malah menimbulkan kerugian bagi orang-orang terkait.<sup>19</sup>

Apabila dikaitkan dengan pernyataan Bentham terhadap hukum, maka baik buruknya hukum harus diukur dari baik buruknya akibat yang dihasilkan oleh penerapan hukum itu. Suatu ketentuan hukum baru bisa dinilai baik, apabila akibat-akibat yang ditimbulkan dari penerapannya adalah kebaikan, kebahagiaan sebesar-besarnya, dan berkurangnya penderitaan. Sebaliknya hukum dinilai buruk jika akibat dari

---

<sup>19</sup> Sonny Kerap, 1998, *Etika Bisnis Tuntunan dan Relevansinya*, Kanisius, Yogyakarta, hlm. 93-94

penerapannya menimbulkan sesuatu yang tidak adil, kerugian, dan hanya memperbesar penderitaan. Prinsip utama dari teori ini adalah mengenai tujuan dan evaluasi hukum.

Tujuan hukum adalah kesejahteraan sebesar-besarnya bagi seluruh rakyat. Sedangkan evaluasi hukum dilakukan berdasarkan akibat-akibat dari proses penerapan hukum. Berdasarkan orientasi itu, maka isi hukum adalah ketentuan tentang pengaturan penciptaan kesejahteraan negara.<sup>20</sup>

### 3. Teori Pertanggungjawaban Pidana menurut Perspektif Islam

Pertanggungjawaban pidana dalam syariat Islam mempunyai arti pembebanan seseorang dengan hasil (akibat) perbuatan (atau tidak ada perbuatan) yang dikerjakannya dengan kemauan sendiri dan mengetahui maksud-maksud dan akibat-akibat dari perbuatannya itu. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa unsur-unsur pertanggungjawaban pidana ada tiga yaitu:

- a. Adanya perbuatan yang dilarang
- b. Dikerjakan dengan kemauan sendiri
- c. Pembuatnya mengetahui akibat perbuatan tersebut.

Apabila ketiga unsur tersebut ada maka terdapat pula pertanggungjawaban pidana. dan jika salah satu unsur tersebut tidak ada maka tidak ada pula pertanggungjawabannya. Maka dari itu suatu pembebanan pertanggungjawaban pidana hanya dapat dikenakan pada manusia (subjek hukum pidana) yang berakal pikiran, dewasa, dan

---

<sup>20</sup> Lili Rasjidi dan I. B. Wyasa Putra, 1993, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rosdakarya, Bandung, hlm. 79-80

merdeka (berkemauan sendiri). Selain manusia (individu), syariat Islam sejak semula juga telah mengenal Badan Hukum (koorporasi) misalnya Baitul Maal, Madrasah, dan Rumah Sakit yang disebut sebagai Badan Hukum (Shahsun-ma'nawi). Badan-Badan Hukum tersebut tidak dapat dibebani pertanggungjawaban pidana karena menurut konsep hukum pidana Islam pertanggungjawaban pidana didasarkan atas adanya pengetahuan terhadap perbuatan dan pilihan. Tetapi, apabila terjadi perbuatan-perbuatan yang dilarang itu dilakukan oleh orang-orang yang bertindak atas nama Badan Hukum tersebut maka orang-orang itulah yang bertanggungjawab atas perbuatan tersebut.<sup>21</sup>

Pertanggungjawaban pidana di dalam hukum pidana Islam adalah hal yang penting karena merupakan syarat dapat dipidanya orang-orang yang telah dinyatakan terbukti melakukan perbuatan terlarang atau melanggar hukum pidana Islam.<sup>22</sup> Di dalam menerapkan hukum pidana Islam harus memenuhi moral (pelakunya Mukalaf). Artinya pelaku Jarimah adalah orang yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana terhadap Jarimah dilakukannya. Artinya pertanggungjawaban pidana sangat penting di dalam penerapan hukum pidana Islam.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> Laila Mulasari, 2012, 'Kebijakan Formulasi tentang Tindak Pidana Kesusilaan Dunia Maya dalam Prespektif Hukum Islam', MMH, jilid 41, hlm 102-103

<sup>22</sup> Amran Suadi dan Mardi Candra, 2016, *Politik Hukum Prespektif Hukum Perdata dan Pidana Islam serta Ekonomi Syariah*, Kencana, Jakarta, hlm. 301

<sup>23</sup> Nur Kholis Setiawan dan Djaka Soetapa, 2010, *Meniti Kalam Kerukunan Beberapa Istilah Kunci dalam Islam dan Kristen*, BPK Gunung Mulia, Jakarta, hlm. 287

Para Fuqaha telah menetapkan dua kaidah untuk menentukan apakah pelaku tindak pidana karena kesalahan dibebani pertanggungjawaban atau tidak yaitu:<sup>24</sup>

- a. Setiap perbuatan yang menimbulkan kerugian kepada pihak lain dikenakan pertanggungjawaban atas pelakunya apabila kerugian tersebut dapat dihindari dengan jalan hati-hati dan tidak lalai. Jika kerugian tersebut tidak mungkin dihindari secara mutlak, pelaku perbuatan itu tidak dibebani pertanggungjawaban. Contohnya adalah seseorang yang mengendarai mobil di jalan umum kemudian ia menabrak orang sehingga mati, maka pengendara tersebut dikenakan pertanggungjawaban. Alasannya pengendara tersebut bisa hati-hati dan kemungkinan bisa menghindari akibat tersebut, tetapi ia tidak melakukannya. Akan tetapi, apabila pengendara mobil tersebut melewati suatu jalan yang berdebu dan kemudian dari laju kendaraannya menimbulkan angin yang membuat debu berterbangan dan mengenai mata orang yang lewat sampai mengakibatkan buta maka pengendara mobil tersebut tidak dibebani pertanggungjawaban karena menghindari debu dari kendaraan yang sedang melaju sangat sulit untuk dilakukan.
- b. Apabila suatu perbuatan tidak dibenarkan oleh syara' dan dilakukan tanpa darurat yang mendesak, hal itu merupakan perbuatan yang melampaui batas tanpa darurat (alasan) dan akibat yang timbul dari

---

<sup>24</sup> Ahmad Wardi Muslich, 2005, *Hukum Pidana Islam*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 145

padanya dikenakan pertanggungjawaban bagi pelakunya baik akibat tersebut mungkin bisa dihindari atau tidak. Sebagai contoh, apabila seseorang memarkir kendaraan di bahu jalan yang di sana terdapat larangan parkir dan akibatnya jalan tersebut menjadi sempit, sehingga terjadilah tabrakan antara kendaraan yang lewat dan diantara penumpang ada yang mati maka pemilik kendaraan yang parkir di tempat terlarang tersebut dapat dikenakan pertanggungjawaban, karena memarkir kendaraan di tempat yang telah dilarang oleh aturan yang berlaku.

Tingkatan pertanggungjawaban pidana dibagi menjadi beberapa tingkatan. Perbuatan melawan hukum itu sendiri bertingkat-tingkat, maka pertanggungjawabannya pun bertingkat pula sesuai dengan tingkatan perbuatan melawan hukum tersebut. Tingkatan tersebut disebabkan oleh kejahatan seseorang yang erat kaitannya dengan Qasad (niat) nya. Tingkatan pertanggungjawaban pidana itu adalah:<sup>25</sup>

- a. Sengaja (Al-'Amd). Dalam pengertian yang umum adalah pelaku tindak pidana berniat melakukan perbuatan yang melawan hukum atau perbuatan yang dilarang. Orang yang meminum-minuman keras, dan demikian pula orang yang mencuri, sedangkan dengan perbuatannya itu diniati dan benar-benar dilakukannya dengan sengaja. Maka baginya dikenakan pertanggungjawaban pidana.

---

<sup>25</sup> Zakaria Syafei, 2014, 'Pertanggungjawaban Pidana dalam Hukum Pidana Islam', Jurnal Al-Qalam, Vol 31 no 1 (Januari-Juni), hlm. 102

b. Menyerupai sengaja (Shibhu Al-‘Amdī) perbuatan menyerupai sengaja atau semi sengaja hanya terdapat dalam Jarimah pembunuhan dan penganiayaan. Kedudukan Shibhu Al-‘Amdī ini masih diperselisihkan oleh imam para madzhab. Imam Malik tidak mengenal istilah Shibhu Al-‘Amdī dalam Jarimah pembunuhan atau penganiayaan, lantaran dalam Al-Qur’an hanya menyebutkan pembunuhan sengaja (Qat}l Al-‘Amdī) dan pembunuhan keliru (Qat}lu Al-Khatha’). Adapun dijadikan landasan berfikir Imam Malik tidak lain bahwa tindak pidana itu jelas merupakan melawan hukum, sementara adanya unsur niat dan akibat yang ditimbulkan dari perbuatan si pelaku itu sama sekali tidak disyaratkan. Abu Hanifah, Syafi’I dan Ahmad sepakat mengakui adanya Shibhu Al-‘Amdī dalam Jarimah pembunuhan, namun berbeda pendapat dalam Jarimah penganiayaan. Menurut Syafi’I bahwa Jarimah penganiayaan itu bisa terjadi ada yang masuk dalam kategori sengaja dan bisa pula masuk dalam kategori semi sengaja. Pendapat ini adalah pendapat yang Rajih dalam Madzhab Ahmad. Sedangkan menurut Abu Hanifah dalam Jarimah penganiayaan itu tidak ada Shibhu Al-‘Amdī. Pendapat ini diakui pula di kalangan madzhab Ahmad yang dianggap Marjuh. Pengertian Shibhu Al-‘Amdī dalam pembunuhan adalah bahwa dilakukannya perbuatan itu dengan maksud melawan hukum, tetapi akibat dari perbuatan itu yang membawa kepada kematian bukan suatu yang dikehendaki, hanya

saja berdampak kepada matinya si korban. Adapun pengertian Shibhu Al-'Amdī dalam penganiayaan adalah bahwa dilakukannya perbuatan itu dengan maksud melawan hukum tetapi akibat dari perbuatan itu yang membawa kepada pelukaan itu, bukan suatu yang dikehendaki pula. Dalam pertanggungjawaban pidana terkait dengan tindakan semi sengaja ini lebih ringan dibandingkan dengan tindakan sengaja. Sanksi hukum yang dijatuhkan untuk tindakan sengaja berupa Kisas sedangkan untuk tindakan semi sengaja berupa Diyat dan Ta'zir.

c. Keliru (Al-Khata'). Pengertian keliru adalah terjadinya suatu perbuatan di luar kehendak pelaku dan tidak ada maksud untuk melawan hukum. Kekeliruan ini ada kalanya terdapat pada perbuatannya dan adakalanya terdapat pada niatnya.

d. Keadaan yang disamakan dengan keliru (Ma> jara majra al-khat}a').

Ada dua bentuk perbuatan yang disamakan dengan kekeliruan:

- (1) Pelaku sama sekali tidak bermaksud melakukan perbuatan yang melawan hukum, tetapi perbuatan itu terjadi di luar pengetahuannya dan sebagai akibat dari kelalaiannya, misal seorang tidur di samping bayi dan kemudian dia tidak sadar menindih bayi tersebut sehingga bayi tersebut meninggal dunia.
- (2) Pelaku menyebabkan terjadinya suatu perbuatan yang melawan hukum, karena kelalaiannya tetapi tanpa dikehendakinya, misalnya seseorang yang menggali parit di tengah jalan yang



mengalirkan air, namun dia tidak memberi tanda bahaya sehingga pada malam hari terjadi kecelakaan atas kendaraan yang lewat.

## G. Metode Penelitian

Setiap ilmu pengetahuan mempunyai identifikasinya sendiri-sendiri sehingga selalu akan terdapat perbedaan. Metodologi penelitian yang diterapkan dalam setiap ilmu selalu disesuaikan dengan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya.<sup>26</sup>

### 1. Metode Pendekatan

Dalam hal ini pendekatan yang digunakan penulis untuk membahas permasalahan diatas adalah dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis yaitu pendekatan masalah melalui penelitian hukum dengan melihat norma-norma hukum yang berlaku ditengah masyarakat.<sup>27</sup> Dikaitkan dengan penelitian ini yang berjudul Penegakan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Cirebon.

### 2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis, yaitu menggambarkan, melukiskan keadaan subyek, obyek penelitian saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak sebagaimana adanya. Dikaitkan dengan penelitian ini yang berjudul Penegakan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Cirebon.

---

<sup>26</sup> Ronny Hanitjo Soemitro, 1990, *Metode Penelitian Hukum dan Jumetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 9

<sup>27</sup> Soerjono Soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta., hlm. 12

Hasil dari gambaran pemecahan permasalahan yang ada pada hasil akhirnya akan ditarik suatu kesimpulan tertentu.<sup>28</sup>

### 3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

a. Data primer adalah data yang diperoleh dari pembuktian lapangan dalam hal ini tentang analisis kecelakaan lalu lintas jalan raya di kota Cirebon dihubungkan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Putusan Nomor 140/Pid.Sus/2020/PN Cbn. Narasumber terdiri dari Bripta Agus Suhadiyanto, SH dan Aipda Casdirah sebagai Penyidik Laka Lantas.

b. Data sekunder yaitu data yang bersumber dari perundang - undangan atau terdiri dari bahan hukum, baik itu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier

#### 1) Bahan hukum primer

Bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat dan terdiri dari:<sup>29</sup>

- a) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.
- b) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
- c) Undang-Undang No. 1 tahun 1981 tentang Kitab Hukum Acara Pidana;

---

<sup>28</sup> Bambang Sunggono, 2009, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 134

<sup>29</sup> Amirudin dan H. Zainal Asikin, 2003, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Raja Grafindo Persada, hlm. 31

d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

2) Bahan hukum sekunder

Bahan Hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan primer dan dapat membantu menganalisa dan memahami bahan hukum primer, berupa peraturan pelaksanaan dan peraturan teknis yang berkaitan dengan pokok bahasan.

3) Bahan hukum tersier

Bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Dalam penelitian ini yang digunakan adalah kamus hukum serta kamus bahasa lainnya.

4. Metode Pengumpulan Data

a. Data primer diperoleh melalui:

1) Wawancara

Wawancara adalah cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai. Wawancara merupakan suatu proses interaksi yang melibatkan orang-orang melakukan komunikasi. Melakukan wawancara dengan instansi yang terkait yaitu Penyidik Laka Lantas di Kota Cirebon.

## 2) Observasi

Pengamatan atau observasi berupa kemampuan peneliti dari segi motif, kepercayaan, perhatian dan kebiasaan.

### b. Data sekunder diperoleh melalui:

#### 1) Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan yaitu pengumpulan data sekunder, selanjutnya data yang diperoleh kemudian dipelajari, diklasifikasi, serta dianalisis lebih lanjut sesuai dengan tujuan permasalahan penelitian.<sup>30</sup>

## 5. Metode Analisis Data

Metode yang digunakan metode yuridis kualitatif yaitu teknik analisis data tentang cara-cara analisis, yaitu dengan kegiatan mengumpulkan data berupa data sekunder hasil penelitian kepustakaan dan data primer hasil penelitian lapangan kemudian diadakan pengeditan terlebih dahulu, untuk selanjutnya dimanfaatkan sebagai bahan analisis yang sifatnya.

## H. Sistematika Penulisan

Gambaran secara menyeluruh mengenai sistematika penulisan hukum yang sesuai dengan aturan dalam penulisan hukum adalah terdiri dari lima Bab yang tiap bab terbagi dalam sub bagian dan daftar pustaka serta lampiran, untuk memudahkan pemahaman terhadap keseluruhan hasil penelitian ini, yaitu:

---

<sup>30</sup> Soerjono Soekanto, 2006, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, hlm.12,.

## BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan menjelaskan Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Konseptual, Kerangka Teori, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini akan membahas mengenai tinjauan umum tentang Penegakan Hukum, Kecelakaan Lalu Lintas, Lalu Lintas, Tindak Pidana Lalu Lintas, Pelanggaran Kecelakaan Lalu Lintas dan Pelanggaran Lalu Lintas menurut perspektif islam

## BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini akan menjelaskan tentang Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon, penegakan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon, hambatan dalam penegakan hukum kecelakaan lalu lintas di Kota Cirebon dan solusinya.

## BAB IV PENUTUP

Pada bab ini merupakan penutup dari keseluruhan bab di dalam penelitian ini, mengemukakan tentang kesimpulan yang merupakan jawaban dari identifikasi masalah akhirnya atas dasar kesimpulan tersebut disertai saran.