

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara hukum sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 Ayat 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan “Indonesia adalah negara hukum”.¹ Sehingga tentunya seluruh aspek kehidupan bernegara dan bermasyarakat diatur dalam hukum positif yang berlaku, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 33 ayat 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan, “Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.”²

Jalan raya sebagai salah satu aspek yang diperuntukkan untuk kemakmuran rakyat, merupakan sarana fasilitas transportasi bagi seluruh lapisan masyarakat. Dimana hal tersebut diatur pada ketentuan Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ), “Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas

¹ Hotma P. Sibuea, *Sendi-Sendi Hukum Konstitusional : Problematika Kewenangan Organ Negara Dalam Penetapan Kerugian Keuangan Negara Dalam Tindak Pidana Korupsi*, Depok : Raja Grafindo Persada, 2020. hlm. 1

² Agus Surono, *fiksi Hukum Dalam Pembuatan Peraturan Perundang-Undangan*, Jakarta : Al-Azhar, 2013. hlm. 51

permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.”³

Disatu sisi jalan yang dikuasai dan dibangun oleh negara sejatinya selalu memiliki permasalahan, baik masalah kecelakaan, kemacetan, sampai dengan permasalahan lainnya yang salah satunya permasalahan angkutan barang. Lalu lintas angkutan barang merupakan salah satu penyebab berbagai masalah transportasi seperti penggunaan ruang jalan yang lebih besar, aktivitas bongkar muat di ruang jalan, kerusakan jalan akibat *overdimensi* (kendaraan yang tidak sesuai standar pabrik) dan *overloading* (kendaraan yang kelebihan muatan), dan tidak kalah pentingnya adalah dampak buruk pada daya saing dan pertumbuhan ekonomi negara.⁴

Permasalahan angkutan barang yang *overdimensi* selanjutnya menyebabkan *overloading* mengakibatkan jalan mudah rusak membuat Pemerintah harus mengeluarkan anggaran perbaikan secara berulang dalam sebelum masa pemeliharaan ideal. Salah satu penyebab kerusakan jalan, menurut Bahri adalah toleransi beban berlebih sebesar 50-60% dari kekuatan jalan, sehingga kerusakan jalan yang ditimbulkan meningkatkan biaya transportasi barang sebesar Rp.45/ton-km dan mempengaruhi biaya pemeliharaan jalan hingga 2,5 kali terhadap rencana biaya pemeliharaan rutin setahun dalam rentang waktu masa layanan, dapat ditarik kesimpulan bahwa kelebihan muatan sebesar 50% mengakibatkan biaya ekonomi tinggi.⁵

³Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2009

⁴Mulyana, C.. *Penegakan Hukum Dalam Penindakan ODOL dan AtMS*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2020. hlm. 14

⁵Fauzi, R. R. *Hukum Pengangkutan Barang*. Surakarta: Muhammdiyah Press, 2010. hlm. 51

Kelebihan dimensi atau *overdimensi* adalah suatu kondisi dimensi kendaraan yang dibuat tidak sesuai dengan standar produksi pabrik yang ditentukan Pemerintah, hal ini berarti juga telah dimodifikasi dari keadaan standar dimensinya.⁶ Kelebihan muatan atau *overloading* berarti kendaraan memuat barang melebihi daya angkut maksimumnya. Kendaraan yang dimuati secara berlebihan memberikan kompromi terhadap standar keselamatan kendaraan tersebut.⁷ *Overloading* atau kelebihan muatan merupakan pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi atau pemilik muatan dengan tujuan untuk mengangkut muatan yang melebihi kapasitas kendaraan (JBI) yang ditentukan. Kepatuhan terhadap aturan dan prosedur dimensi untuk memuat kendaraan bermotor sangat rendah. Banyak perusahaan melanggar untuk mengurangi waktu perjalanan dan mengoperasikan kendaraan. Hal ini menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan tidak efisien dalam mengurangi waktu tempuh, dan dengan kendaraan yang kelebihan beban ini, yang seharusnya kecepatan mobil di atas 60 km/jam menjadi 40 km/jam. Inilah salah satu faktor yang memperparah kemacetan lalu lintas dan kerusakan jalan.⁸

Saat ini satu-satunya mekanisme yang cukup efektif dalam mencegah kendaraan yang Kelebihan muatan atau *overloading* dan Kelebihan dimensi atau *overdimensi* (ODOL) adalah mekanisme pada jalan tol dan jembatan timbang, dimana pembatasan dimensi pada jalan tol melalui pembatas pada

⁶*Ibid.*, hlm. 52

⁷*Ibid.*, hlm. 54-55

⁸*Ibid.*, hlm. 54

pintu tol adalah satu-satunya mekanisme yang mampu membatasi permasalahan kendaraan yang Kelebihan muatan atau *overloading* dan Kelebihan dimensi atau *overdimensi* (ODOL), selain itu, pengaturan hukum terkait kelebihan dimensi diatur pada ketentuan pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yaitu “bahwa setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”.⁹

Selain itu pengawasan angkutan barang diketahui diatur pada Pasal 169 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 yang menyebutkan:

- a. Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi, dan kelas jalan.
- b. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan barang.

Sedangkan aturan terkait pidana kelebihan muatan atau *overload* terdapat pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas

⁹*Ibid.*, hlm. 57

dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) pada pasal 307 yang menyebutkan “setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 169 ayat (1) dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”. Itu pun denda dan sanksi yang diberikan hanya dikenakan kepada pengemudi kendaraan, bukan kepada pemilik kendaraan atau dalam masalah ini yang paling sering melakukan pelanggaran ODOL adalah perusahaan, khususnya di wilayah Bekasi, baik Kota maupun Kabupaten.

Dengan adanya serangkaian peraturan tersebut di atas, tentunya diharapkan permasalahan kelebihan muatan dan kelebihan dimensi (ODOL) dapat di atasi dengan serangkaian aturan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun faktanya, maraknya pelanggaran ODOL masih kerap kali terjadi, khususnya di wilayah kabupaten bekasi yang diketahui merupakan wilayah industri dan kendaraan angkutan barang dengan permasalahan kelebihan muatan dan kelebihan dimensi (ODOL) sangat masif jumlahnya. Diketahui berdasarkan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2023, setidaknya terdapat 210 kendaraan yang dinilai obesitas (kelebihan muatan dan kelebihan dimensi (ODOL) pada tahun 2023.¹⁰ Namun tidak satupun pengemudi maupun

¹⁰Dinas Perhubungan Kota Bekasi, *Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Dinas Perhubungan Kota Bekasi*, Dinas Perhubungan Kota Bekasi : Bekasi, 2023. hlm.31

pemilik kendaraan tersebut dikenakan sanksi pidana penjara maupun denda, hal ini dapat dilihat langsung pada Direktori Mahkamah Agung¹¹, yang diketahui hanya memuat 8 Putusan perkara pidana terkait pelanggaran kelebihan muatan dan kelebihan dimensi (ODOL), itupun dari kedelapan perkara tersebut tidak satupun sanksi dikenakan terhadap pemilik kendaraan yang terbukti melakukan pelanggaran kelebihan muatan dan kelebihan dimensi (ODOL). Sebagai akibatnya pemerintah Kabupaten dan Kota Bekasi setidaknya dirugikan sebanyak Rp 43 miliar akibat kerusakan infrastruktur dan kerusakan jalan yang telah diperiksa dan di analisa yaitu sepanjang 1.071 kilometer, dimana setidaknya 76% kerusakan jalan tersebut disebabkan perusahaan yang memiliki kendaraan angkutan barang yang teridentifikasi sebagai kendaraan ODOL.¹²

Berdasarkan uraian tersebut di atas, diketahui bahwa penelitian ini hendak membahas mengenai pembahasan pertanggungjawaban pemilik kendaraan ODOL atas kerusakan jalan di wilayah kabupaten Bekasi, yang akan dituangkan dalam judul, **“Pertanggungjawaban Hukum Pemilik Kendaraan Angkutan ODOL Atas Kerusakan Jalan Di Wilayah Kabupaten Bekasi”**

¹¹ <https://putusan3.mahkamahagung.go.id/search.html?q=overloading>

¹² *Ibid.*, hlm. 33

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang masalah diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang akan dikaji sebagai berikut :

1. Apakah konstruksi hukum terkait pertanggungjawaban pemilik kendaraan angkutan dengan kondisi *Over dimension* dan *Overloadings* sudah ideal?
2. Bagaimana tanggung jawab hukum pemilik kendaraan angkutan *Over dimension* dan *Overloading* atas kerusakan jalan Di Wilayah Kabupaten Bekasi?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada rumusan masalah yang telah ditentukan diatas, maka tujuan penulis yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengetahui dan menganalisis konstruksi hukum terkait pertanggungjawaban pemilik kendaraan angkutan dengan kondisi *Over dimension* dan *Overloading* sudah cukup ideal.
2. Menganalisis mengenai tanggung jawab hukum pemilik kendaraan angkutan *Over dimension* dan *Overloading* atas kerusakan jalan Di Wilayah Kabupaten Bekasi.

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi pengembangan ilmu hukum yaitu :

1. Kegunaan Teoritis

Kegunaan teoritis penelitian ini adalah sebagai karya ilmiah untuk pengembangan ilmu hukum pada umumnya Hukum Pidana dan Administrasi Negara, khususnya mengenai tanggung jawab hukum pemilik kendaraan angkutan *Over dimension* dan *Overloading* atas kerusakan jalan.

2. Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis penelitian ini adalah sebagai masukan ilmiah kepada penegak hukum dalam memeriksa, mengadili, dan memutus perkara penegakan hukum, khususnya mengenai tanggung jawab hukum pemilik kendaraan angkutan *Over dimension* dan *Overloading* atas kerusakan jalan Di Wilayah Kabupaten Bekasi.

1.5 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan penjelasan mengenai hubungan teoritis antara variabel-variabel yang digunakan oleh penulis dalam penulisan tesis ini yakni diantaranya:

1. Hukum merupakan suatu peraturan atau ketentuan yang dibuat didalamnya terdapat norma-norma dan sanksi-sanksi yang bertujuan untuk mengendalikan perilaku manusia, menjaga ketertiban dan keadilan, serta mencegah suatu kekacauan, penjelasan mengenai hukum diperlukan karena

penelitian ini adalah penelitian yang membahas secara spesifik mengenai hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.

2. Pertanggung Jawaban ialah diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada tindak pidana dan secara subjektif kepada seseorang yang memenuhi syarat untuk dapat dijatuhi pidana karena perbuatannya itu.¹³ Artinya bahwa tindak pidana tidak berdiri sendiri, itu baru bermakna manakala terdapat pertanggungjawaban pidana. penjelasan mengenai pertanggungjawaban diperlukan karena penelitian membahas mengenai pertanggungjawaban hukum pemilik kendaraan angkutan *Over dimension* dan *Overload* atas kerusakan jalan di wilayah Kabupaten Bekasi.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Penjelasan mengenai angkutan dibahas karena penelitian ini membahas mengenai angkutan *Over dimension* dan *Overload*.¹⁴
4. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Sebagaimana diketahui angkutan *Over dimension* dan *Overload* pada dasarnya merupakan kendaraan bermotor dengan spesifikasi mini truk, dump truk, dan kontainer.
5. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. Penjelasan mengenai kendaraan bermotor diperlukan karena penelitian ini

¹³Rancangan Undang-Undang Kitab Hukum Pidana tahun 2006, Pasal 36

¹⁴ Thadeus Raphael Gunawan¹, Amalia kurniawan, dan Muchammad Fauzi, *Analisis Pengaruh Kendaraan Overdimensi dan Overloading*, (Studi Literatur), Jurnal Taguchi Vol. 3, No. 1, Juli, 2023, hlm. 113

membahas mengenai angkutan *Over dimension* dan *Overload* pada dasarnya merupakan kendaraan bermotor.¹⁵

6. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.¹⁶ Sebagaimana penjelasan sebelumnya diketahui bahwa salah satu akibat dari terjadinya pelanggaran oleh angkutan yang tergolong *Over dimension* dan *Overload* menimbulkan kerusakan jalan sehingga perlu dijelaskan mengenai apa yang dimaksud dengan jalan dalam penelitian ini.
7. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
8. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
9. Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.
10. Pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan

¹⁵ Muhammad Mustajab, *Tanggungjawab Overdimension dan Overloading Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jurnal Hukum dan Keadilan, Volume 12, Nomor 1, Maret 2025, hlm. 71

¹⁶ Shelin Nabila Wibowo, *Kepastian Hukum Ganti Kerugian Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Jalan Tol Cisumdawu*, Jurnal Ilmu Hukum Kenotariatan Fakultas Hukum Unpad Volume 4, Nomor 2, Juni 2021, hlm. 193

barang atau orang dari tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.¹⁷

11. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
12. Kendaraan *Over dimension* dan *Overloading*, kendaraan *overdimension* adalah kondisi dimana dimensi kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik atau merupakan hasil modifikasi, sedangkan kendaraan *Overloading* adalah kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.¹⁸

1.6 Kerangka Pemikiran

1.6.1 Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis berfungsi untuk memberikan garis besar atau teori yang akan digunakan sebagai pedoman untuk melakukan penelitian. Penggunaan teori negara hukum, adalah sebagai *grand teori* atau teori besar yang diharapkan dapat menjadi landasan utama pembahasan dalam penelitian ini, terutama dalam kaitannya dalam mengurai pembahasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yang merupakan landasan hukum utama dalam Teori-teori berikut membatasi penulisan penelitian ini.

¹⁷ Sutiono Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Bandung: Rineka Citra, 1990, hlm 6

¹⁸ Enggar Oktarinda, Nuzul Barkah P. Rihutomo, Eka Olivia Maulani, *Analisis Pengaruh Kendaraan ODOL Dalam Pengaruh Kecelakaan Di Jalan Tol*, *Construction and Material Journal*, Volume 2 No 1, 2020.

1. Teori Negara Hukum (*Grand Theory*)

Sebagai produk sejarah, pengertian dan hakikat negara hukum berbeda pada tiap zaman dan bagi tiap bangsa. Gagasan negara hukum klasik yang dikenal oleh bangsa Yunani 2500 tahun yang lalu tentu saja berbeda dengan ide negara hukum yang berkembang pada abad ke-19 atau 20. Ide negara hukum klasik bangsa Yunani mengandung pemikiran yang masih sederhana, sedangkan ide negara hukum modern yang berkembang pada abad ke-19 dan 20 sudah jauh lebih rumit. Hal ini berarti pengertian dan hakikat negara hukum yang bersifat universal dan belaku sepanjang masa bagi segala bangsa tidak dapat dibakukan. Ide negara hukum adalah ide yang dinamis sehingga pengertian dan hakikat ide negara hukum selalu berkembang seiring dengan perkembangan zaman. Dalam hal ini, Sunarjati Hartono berpendapat bahwa tidak mungkin membicarakan suatu konsepsi negara hukum yang dapat berlaku bagi semua bangsa dan di semua negara.¹⁹

Konsep negara hukum yang sebenarnya dianut oleh negara Indonesia adalah dengan melihat pada Pembukaan dan Pasal-pasal dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (yang kemudian disingkat menjadi UUDNRI Tahun 1945) sebagai keseluruhan sumber politik hukum Indonesia. Adapun yang menjadikan dasar penegasan keduanya sebagai sumber politik hukum nasional adalah pertama, Pembukaan dan Pasal-pasal dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik

¹⁹ Hotma P. Sibuea, *Asas Negara Hukum*, Jakarta :Penerbit Erlangga, 2010. hlm. 8

Indonesia Tahun 1945 memuat tujuan, dasar, cita hukum, dan norma dasar negara Indonesia yang harus menjadi tujuan dan pijakan dari politik hukum Indonesia. Kedua, Pembukaan dan Pasal-pasal dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengandung nilai khas yang bersumber dari pandangan dan budaya bangsa Indonesia yang diwariskan oleh nenek moyang bangsa Indonesia.²⁰

Negara Indonesia menganut paham kedaulatan rakyat atau demokrasi (*democracy*). Pemilik kekuasaan tertinggi dalam negara adalah rakyat. Kekuasaan yang sesungguhnya adalah berasal dari rakyat, oleh rakyat, dan untuk rakyat. Kekuasaan bahkan diidealkan diselenggarakan bersama-sama dengan rakyat. Dalam sistem konstitusional Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pelaksanaannya kedaulatan rakyat itu disalurkan dan diselenggarakan menurut prosedur konstitusional yang ditetapkan dalam hukum dan konstitusi (*constitutional democracy*). Karena itu, prinsip kedaulatan rakyat (*democratie*) dan kedaulatan hukum (*nomocratie*) hendaklah diselenggarakan secara beriringan sebagai dua sisi dari mata uang yang sama. Untuk itu, Undang- Undang Dasar negara kita menganut pengertian bahwa Negara Republik Indonesia itu adalah Negara Hukum yang demokrasi (*democratische rechtstaat*) dan sekaligus adalah Negara Demokrasi yang berdasarkan atau hukum (*constitutional democracy*) yang tidak terpisahkan satu sama lain.²¹

²⁰ Azhary, *Negara Hukum Indonesia*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1995, hlm. 23.

²¹ Jimmly Asshiddiqie, *Struktur Ketatanegaraan Indonesia Setelah Perubahan Keempat Undang-Undang Dasar 1945*, Jakarta : Mahkamah Konstitusi, 2005,. hlm. 1-2

Dalam rangka perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka dalam Perubahan Keempat pada tahun 2002, konsepsi Negara Hukum atau “*Rechtsstaat*” yang sebelumnya hanya tercantum dalam Penjelasan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dirumuskan dengan tegas dalam Pasal 1 ayat (3) yang menyatakan, “Negara Indonesia adalah Negara Hukum.” Dalam konsep Negara Hukum itu, diidealkan bahwa yang harus dijadikan panglima dalam dinamika kehidupan kenegaraan adalah hukum, bukan politik ataupun ekonomi. Karena itu, jargon yang biasa digunakan dalam bahasa Inggris untuk menyebut prinsip Negara Hukum adalah ‘*the rule of law, not of man*’. Yang disebut pemerintahan pada pokoknya adalah hukum sebagai sistem, bukan orang per orang.²²

2. Teori Kepastian Hukum(*Midle Range Theory*)

Pada bagian *middle range theory* peneliti menggunakan teori kepastian hukum Gustav Von Radbruch, untuk menjelaskan bagaimana kepastian hukum dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana Gustav Von Radbruch menjelaskan bahwa dalam pemikiran hukum modern, terdapat tiga nilai yang harus terkandung dalam hukum, yaitu meliputi keadilan, kemanfaatan dan kepastian dalam hukum.²³

²² Jimmly Asshiddiqie, *Gagasan Negara Hukum Indonesia*, Jakarta : Mahkamah Konstitusi ,2010. hlm. 1

²³ Farkhani, et. all., *Filsafat Hukum, Paradigma Modernisasi Menuju Post Modern*, Solo : Kafilah Publishing, 2018. hlm. 130

Gustav Radbruch menyatakan bahwa tujuan hukum yaitu keadilan, kepastian dan kemanfaatan.²⁴ Keadilan harus mempunyai posisi yang pertama dan yang paling utama dari pada kepastian hukum dan kemanfaatan. Secara historis, pada awalnya menurut Gustav Radburch tujuan kepastian hukum menempati peringkat yang paling atas diantara tujuan yang lain.²⁵ Namun, setelah melihat kenyataan bahwa dengan teorinya tersebut di Jerman di bawah kekuasaan Nazi melegalisasi praktek-praktek yang tidak berperikemanusiaan selama masa Perang Dunia II dengan jalan membuat hukum yang mensahkan praktek-praktek kekejaman perang pada masa itu. Gustav Radbruch pun akhirnya meralat teorinya tersebut di atas dengan menempatkan tujuan keadilan menempati posisi di atas tujuan hukum yang lain.²⁶ Sebagaimana diketahui bahwa di dalam kenyataannya sering kali antara kepastian hukum terjadi benturan dengan kemanfaatan, atau antara keadilan dengan kepastian hukum, antara keadilan terjadi benturan dengan kemanfaatan.²⁷

Kepastian Hukum menurut Gustav Von Radburch merupakan salah diantara tiga tujuan penting dari eksistensi hukum itu sendiri dimana kepastian memiliki makna tuntutan hukum, yaitu agar hukum menjadi positif dalam arti berlaku dengan pasti, serta tidak menyimpang dari tujuan untuk melindungi setiap individu agar dapat mengatur apa saja yang boleh

²⁴ Nurasih Faqihstutan, *Filsafat Hukum Barat dan Alirannya*, Medan : Utul Ilma Publishing, 2010. hlm. 66

²⁵ Telly Sumbu, dan Ralfi Pinasang, *Filsafat Hukum*, Medan : Sam Ratulangi Press, 2016. hlm. 4

²⁶ Kamarusdiana, *Filsafat Hukum*, Jakarta : UIN Press, 2018. hlm. 59

²⁷ Sigit Sapto Nugroho, dan Juli Pudjioo, *Filsafat Hukum*, Solo : Kafilah Publishing, 2018. hlm. 129

dan tidak boleh dilakukan, dan sebaliknya perbuatan apa saja yang dilarang agar setiap individu tersebut dilindungi dari kesewenang-wenangan pemerintah.²⁸

Menurut Gustav Von Radbruch pada dasarnya kepastian hukum adalah wujud nyata dari keadilan itu sendiri, sebab keadilan dan hukum bukanlah dua elemen yang terpisah.²⁹ Kepastian hukum dalam mensyaratkan hal-hal sebagai berikut dalam penerapannya pada peraturan hukum positif, diantaranya:³⁰

- 1) Hukum itu positif, artinya bahwa hukum positif itu adalah perundang-undangan.
- 2) Hukum itu didasarkan pada fakta, artinya didasarkan pada kenyataan.
- 3) Fakta harus dirumuskan dengan cara yang jelas sehingga menghindari kekeliruan dalam pemaknaan, di samping mudah dilaksanakan.
- 4) Hukum positif tidak boleh mudah diubah

3. Teori Tanggungjawab Hukum (*Applied Theory*)

Teori tanggungjawab hukum digunakan dalam penelitian ini sebagai teori pelaksanaan sesuai dengan tema penelitian ini yaitu tanggungjawab hukum pemilik kendaraan *over dimension* dan *over loading*.

Menurut Hans Kelsen bentuk pertanggungjawaban atas suatu perjanjian yang dibuat dan disepakati disebut wanprestasi dan pihak yang

²⁸ Abdul Ghofur Anshori, *Filsafat Hukum*, Yogyakarta :UGM Press, 2006. hlm. 108

²⁹ Sukarno Aburaera dan Muhadar, *Filsafat Hukum : Teori Dan Praktik*, Jakarta : Mahkamah Konstitusi, 2015, hlm.138

³⁰ Jimmly Asshidiqqie, *Konstitusi dan Konstitusionalisme*, Jakarta : Sekretariat Jenderal Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, 2016, hlm. 242.

dirugikan dapat mengajukan gugatan wanprestasi.³¹ Sedangkan pelanggaran terhadap suatu ketentuan Undang-Undang dan menimbulkan kerugian terhadap para pihak dari suatu masalah yang tidak diatur dalam suatu perjanjian atau diluar dari materi perjanjian yang dibuat disebut Perbuatan Melawan Hukum (PMH), dimana pihak yang dirugikan dapat mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum.³²

Menurut Hans Kelsen seseorang yang bertanggungjawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan dan atau berlawanan hukum. Sanksi dikenakan atas perbuatan, karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut bertanggung jawab.³³

Seseorang yang bertanggungjawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan dan atau berlawanan hukum. Sanksi dikenakan atas perbuatan, karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut bertanggung jawab.³⁴ Disatu sisi konsep tanggungjawab ada karena eksistensi manusia pada hakikatnya terletak pada kebebasan untuk berkehendak.³⁵ Dalam artian bahwa manusia yang tidak merdeka maka

³¹Riduan Syahrani, H. *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Bandung :Alumni 2014. hlm. 48

³²Tim Visi Yustisia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Perdata*, Jakarta :Tim Visi Yustisia, 2015. hlm. 472

³³ Muhammad Rakhmat, *Pengantar Filsafat Hukum*, Bandung : Warta Bagja, 2015. hlm. 58

³⁴*Ibid.* hlm. 58

³⁵ Santhos Wachjoe Prijambodjo, *Bunga Rampai Hukum dan Filsafat Di Indonesia*, Bandung : Citra Aditya Bhakti, 2005. hlm. 14

manusia tersebut tidak dapat menentukan yang benar dan yang salah.³⁶ Dalam batasannya, manusia tidak dapat mempertanggungjawabkan apa yang diperbuatnya. Sehingga apa yang diperbuat seseorang hanya dibenarkan jika perbuatan tersebut hanyalah satu-satunya yang mungkin dilakukannya. Dalam arti bahwa tidak ada perbuatan yang dianggap salah bila perbuatan itu memang di luar kemampuan manusia untuk menghindarinya.³⁷ Hal ini beranjak dari adanya pemikiran terkait Supremasi hukum, dimana dalam pemikiran supremasi hukum, maka hukum harus ditegakkan, dan siapapun bersalah dan mempunyai kemampuan bertanggung jawab wajib tunduk pada hukum.³⁸

Perbuatan manusia akan bernilai jika perbuatan tersebut baik dan bermanfaat yang lahir dari bisikan hati yang suci, sehingga dengan demikian nilai (value) merupakan suatu prinsip etik yang bermutu tinggi dengan pedoman bahwa keberadaan manusia itu harus memperhatikan kewajibannya untuk bertanggung jawab terhadap sesamanya.³⁹ Subyek *responsibility* dan subyek kewajiban hukum adalah sama.⁴⁰ Dalam teori tradisional, ada dua jenis tanggung jawab, yaitu pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan (*based on fault*) dan pertanggungjawab mutlak (*absolut responsibility*).⁴¹

³⁶ I Dewa Gede Atmadja, dan I Gusti Ayu Agung Ariani, *Pengantar Hukum Indonesia*, Denpasar : Udayana Press, 2017. hlm. 51

³⁷ Yati Nurhayati, *Pengantar Ilmu Hukum*, Bandung : Nusamedia, 2020, hlm. 47

³⁸ H. Dedi Soemardi, *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta : IND Hill.Co., 2007. hlm. 113

³⁹ Fence M. Wantu, *Pengantar Ilmu Hukum*, Gorontalo : Reviva Cendikia, 2015. hlm. 22

⁴⁰ Erna Widjajati, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta : Jalin Usaha Rapi, 2011. hlm. 22

⁴¹ Jimmly Asshiddiqie, dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Jakarta : Konstitusi Press, 2006. hlm 61

Berkaitan dengan pertanggungjawaban hukum dari suatu perjanjian, dapat dilihat dari dua perspektif, menurut Rosa Agustina, bentuk pertanggungjawaban atas suatu perjanjian yang dibuat dan disepakati disebut wanprestasi dan pihak yang dirugikan dapat mengajukan gugatan wanprestasi.⁴²

Sedangkan pelanggaran terhadap suatu ketentuan Undang-Undang dan menimbulkan kerugian terhadap para pihak dari suatu masalah yang tidak diatur dalam suatu perjanjian atau diluar dari materi perjanjian yang dibuat disebut Perbuatan Melawan Hukum (PMH), dimana pihak yang dirugikan dapat mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum. Disisi lain Rosa Agustina juga menjelaskan bahwa bentuk pertanggungjawaban dalam hukum perdata dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu pertama, pertanggungjawaban kontraktual dan kedua, pertanggungjawaban perbuatan melawan hukum. Perbedaan antara tanggung jawab kontraktual dengan tanggung jawab perbuatan melawan hukum adalah apakah dalam hubungan hukum tersebut terdapat perjanjian atau tidak. Apabila terdapat perjanjian tanggung jawabnya adalah tanggung jawab kontraktual. Sementara apabila tidak ada perjanjian namun terdapat satu pihak merugikan pihak lain, pihak yang dirugikan dapat mengugat pihak yang merugikan bertanggung jawab dengan dasar perbuatan melawan hukum.⁴³

⁴² Safri Nugraha, *Laporan Kompedium Bidang Hukum : Konsep Pemerintahan Yang Baik*, Jakarta : BPHN, 2014. hlm. 22

⁴³ Rosa Agustina, dan Hans Nieuwenhuis, *Hukum Perikatan*, Denpasar :Pustaka Larasan, 2013. hlm. 4

1.7 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu bertujuan untuk menghindari anggapan kesamaan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan memuat hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Penelitian tentang Transportasi Angkutan Massal Berbasis Jalan Pada Lajur Khusus Bus belum banyak dilakukan oleh kalangan peneliti lainnya yang secara umum menempatkan Transportasi Angkutan Massal Berbasis Jalan Pada Lajur Khusus Bus sebagai objek analisisnya.

Berdasarkan hasil penelusuran peneliti, ada beberapa penelitian terdahulu yang erat kaitannya dengan judul peneliti saat ini, antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Karya tulis ilmiah hukum dalam bentuk Tesis dengan judul Kebijakan Hukum Pidana *Overdimensi* Dan *Overloading* Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Lampung Selatan oleh AtasyaSyahpaNovelany, perbedaan terdapat pada isi Salah satu faktor penyebab kecelakaan yang menjadi isu hangat sebagai permasalahan yang serius sejak tahun 2009 adalah faktor kendaraan, sehingga telah dikeluarkan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya. Faktor kendaraan, lebih spesifiknya adalah kendaraan dengan muatan berlebih, atau yang sering disebut dengan kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL). Permasalahan dalam penelitian ini adalah Bagaimanakah penerapan kebijakan hukum pidana dari overdimensi dan overloading muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas dan apakah

yang menjadi faktor penghambat dalam penerapan kebijakan hukum pidana *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dan empiris. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder yaitu data yang digunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian ini melalui studi kepustakaan dengan cara membaca, mengutip, mempelajari dan menelaah literatur-literatur atau bahan-bahan yang ada. Data primer yakni adalah data yang digunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian ini melalui studi kepustakaan dengan cara membaca, mengutip, mempelajari dan menelaah literatur-literatur atau bahan-bahan yang ada. Kemudian data tersebut dipelajari dan dianalisis. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh kesimpulan sebagai berikut: Pertama, Penerapan kebijakan hukum pidana dari *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas adalah berdasarkan Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, untuk tersangka kedua akan dipidanakan menggunakan Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam hal penertiban kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) hanya dikenai sanksi tilang berdasarkan Pasal 169, Pasal 307, dan Pasal 316 Undang-Undang Lalu Lintas. Kedua, Angka kecelakaan belum dapat ditekan selama kendaraan *overdimension* dan *overloading* (ODOL) masih

terus ada. Upaya penertiban kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL) mengalami beberapa faktor penghambat yakni kurangnya kualitas sumber daya manusia Penyidik Pegawai Negeri Sipil Lalu Lintas Angkutan Jalan, Adanya oknum yang nakal, keterbatasan sarana dan prasarana, Kesadaran perusahaan yang rendah, kurangnya kontrol publik.

- b. Tesis dengan judul Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Muatan Barang Di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Dairi, berisi tentang Perkembangan transportasi yang relatif sangat pesat dilakukan keluar melalui teknologi transportasi yang mempunyai ciri-ciri utamanya karakteristiknya yaitu bertambahnya kecepatan kendaraan dan perluasan angkutan kapasitas. Sehingga segala aktivitas masyarakat berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta tentang peraturan lalu lintas. Lalu lintas merupakan sarana yang vital, karena berhubungan langsung dengan angkutan. Tesis ini yaitu; Penegakan hukum pertama atas pelanggaran kargo di Yurisdiksi Kepolisian Resor Dairi. Kedua, adanya hambatan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran muatan di wilayah hukum Polres Dairi. Ketiga, upaya untuk mengatasi kendala pengangkutan barang di wilayah hukum Polres Dairi. Penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian sosiologi yaitu mengkaji fenomena hukum tertentu dengan menganalisisnya, kemudian mencari solusinya permasalahan yang timbul pada fenomena yang bersangkutan. Penelitian ini adalah dilakukan di Polres Dairi yaitu Satuan Lalu Lintas Polres Dairi dan Dinas Perhubungan Kabupaten Dairi. Sedangkan jumlah

penduduk dan sampel adalah semua pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti dalam penelitian ini. Sumber data yang digunakan adalah data primer, data sekunder dan data tersier, serta data Teknik pengumpulan dalam penelitian ini dengan cara observasi, wawancara, penyerahan daftar pertanyaan dan studi dokumen. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa Gugatan terhadap pembongkaran barang berlebihan di wilayah hukum Polres Dairi masih belum dilakukan berjalan baik karena proses hukumnya tidak sesuai dengan proses hukum yang berlaku aparat Polres Dairi. Faktor penghambat terjadinya tindak pidana pelanggaran muatan barang yaitu faktor internal dan eksternal saling berkaitan dalam mendukung terjadinya tindak pidana pelanggaran muatan barang-barang.

- c. Tesis oleh Debby Maide Putra dengan judul Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Yang Melebihi Daya Angkut Dan Dimensi Sebagai Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu lintas Dan Kerusakan Jalan, perbedaan terdapat dalam tesis ini menjelaskan Pasal 169 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mengatur mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi, dan kelas jalan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan Yuridis Normatif yang didukung pendekatan Yuridis Empiris. Penegakan hukum terhadap kendaraan yang melebihi daya angkut dan melebihi dimensi oleh Direktorat Lalu lintas Polda Sumbar berdasarkan teori efektivitas penegakan hukum maka analisis penerapan peraturan perundang-undangan tentang pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang

mengatur ketentuan muatan angkutan barang meliputi kesadaran hukum masyarakat dan budaya hukum. Terdapat 5 (lima) lokasi jembatan timbang yang diteliti tentang penegakan hukum yang dilakukan terhadap kendaraan yang kelebihan muatan dan kelebihan dimensi yaitu: jembatan timbang Lubuk Selasih, Sungai Lansek, Tanjung Balit, Beringin Panti dan Air Haji. Menunjukkan penegakan hukum yang dilakukan dengan sanksi berupa peringatan, penilangan dan penindakan lainnya yakni penundaan perjalanan serta dilakukan penyesuaian muatan dan normalisasi kendaraan. Kendala dalam penegakan hukum terhadap kendaraan yang melebihi daya angkut dan melebihi dimensi oleh Direktorat Lalulintas Polda Sumbar adalah belum penindakan yang tegas terhadap pemilik kendaraan yang memodifikasi kendaraannya dengan mengubah bentuk dan ukuran bak atau kendaraannya penindakan hanya dilakukan terhadap sopir bukan pengusaha. Kurangnya koordinasi dan fungsi kontrol antara Kemenhub dengan pihak kepolisian didalam melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang di modifikasi.

- d. Tesis Thadeus Raphael Gunawan, yang berjudul Analisis Pengaruh Kendaraan *Over Dimensi dan Over loading*, yang diketahui membahas mengenai dampak negatif dari kendaraan ODOL, dan apa bentuk intervensi kebijakan pemerintah agar target *zero ODOL* dapat terealisasi. Dari hasil penelitian juga diketahui bahwa kebijakan *zero ODOL* harus segera direalisasikan karena banyaknya jalan yang rusak hingga menyebabkan banyak kecelakaan, dan dibutuhkan kesadaran bersama

untuk mengatasi permasalahan tersebut. Persamaan penelitian ini adalah sama-sama membahas mengenai permasalahan kendaraan ODOL. Adapun perbedaannya adalah pada penelitian tersebut tidak membahas mengenai tanggungjawab pemilik kendaraan ODOL baik individu maupun perusahaan, serta wilayah yang diteliti juga belum jelas.⁴⁴

- e. Tesis Muhammad Mustajab yang berjudul Tanggungjawab Over Dimensi dan Over loading Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Diketahui pada penelitian ini membahas mengenai bagaimana kebijakan pemerintah terkait pertanggungjawaban hukum bagi pelaku usaha transportasi dan angkutan barang, serta penyebab pelaku usaha melakukan pelanggaran kendaraan ODOL, dan dari hasil penelitian diketahuipayung hukum yang menjelaskan pertanggungjawaban mengenai praktek ODOL mengarahkan pada pasal 307 UULLAJ tentang pelanggaran kelebihan muatan angkutan umum yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).” Regulasi tersebut cukup meringankan para pelaku usaha dimana denda sebesar 500.000 rupiah dianggap terlalu kecil sehingga pada pengusaha meremehkan

⁴⁴Thadeus Raphael Gunawan, Amalia kurniawan, dan Muchammad Fauzi, *Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimensi dan Over loading*, Jurnal Taguchi Volume 3 Nomor 1 Tahun 2023. hlm.112

pertanggungjawaban tersebut dan berdampak terhadap masih maraknya praktek ODOL di Indonesia. Perilaku ilegal pelaku usaha dalam hal pengangkutan barang yang ODOL disebabkan karena beberapa faktor diantaranya adalah: Pertama, loyalitas pelaku usaha terhadap konsumen, dimana konsumen yang merasa keberatan dengan biaya pengiriman bisa ditekan dengan melakukan *over capacity*. Kedua, adanya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pelaku usaha terkait dengan ODOL adalah kurangnya ketegasan dan fungsi pengawasan dari pemerintah untuk dapat tegak lurus membenahi permasalahan ODOL. Fenomena ini dapat tergambarkan dengan tindakan-tindakan para aparaturnya yang belum mampu bersinergi dengan baik antara Kepolisian Republik Indonesia. Adapun persamaan penelitian ini sama-sama membahas mengenai pertanggungjawaban hukum pelaku usaha/pemilik kendaraan ODOL, namun perbedaannya pertanggungjawaban hukum yang dibahas berbeda dengan penelitian ini dimana pada penelitian tersebut pertanggungjawaban hukum yang dibahas adalah kepada konsumen, sedangkan pada penelitian ini pertanggungjawaban hukum yang dibahas adalah pertanggungjawaban hukum atas kerusakan jalan yang disebabkan kendaraan ODOL di wilayah Kabupaten Bekasi.⁴⁵

⁴⁵Muhammad Mustajab dan Ias Muhlasin, *Tanggungjawab Over Dimensi dan Over loading Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Jurnal Hukum dan Keadilan, Volume 12 Nomor 1 Tahun 2025. hlm. 68-69

1.8 Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian dengan pendekatan normatif yaitu penelitian bahan kepustakaan merupakan data dasar yang dalam (ilmu) penelitian di golongan sebagai data sekunder. Data sekunder tersebut mempunyai ruang lingkup yang sangat luas, sehingga meliputi surat-surat pribadi, buku-buku harian, buku-buku sampai dokumen-dokumen resmi yang dikeluarkan pemerintah. Menurut Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, penelitian hukum normatif menempatkan sistem norma sebagai objek kajiannya⁴⁶.

2. Metode pengumpulan data

a. Penelitian kepustakaan

Dalam penelitian hukum, dipergunakan dari buku-buku, artikel, media elektronik dan bahan-bahan tertulis lainnya maupun peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penulisan hukum ini.⁴⁷

b. Penelitian lapangan

Penelitian ini dilakukan untuk memperoleh data yang nyata mengenai permasalahan yang akan dibahas. Penelitian ini dilakukan dengan cara teknik observasi yaitu dengan mengumpulkan data dan melakukan penelitian antara lain turun kelapangan seperti ke Pengadilan Negeri Bekasi mengenai kasus perkara yang akan dibahas.

⁴⁶Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2016. hlm. 27

⁴⁷ Sulistyowati Irianto dan Sidharta, *Metode Penelitian Hukum : Konstelasi dan Refleksi*, Jakarta : Pustaka Obor, 2013. hlm.83

3. Sumber (Bahan) Hukum

a. Sumber hukum Primer, yaitu sumber hukum yang menjadi pengikat masyarakat hukum seperti

1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Peraturan Pemerintah RI Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
5. Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
6. Peraturan Pemerintah RI Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan
7. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
8. Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek

b. Sumber hukum sekunder, yaitu bahan memberikan penjelasan mengenai sumber hukum primer seperti bahan yang berupa buku-buku, karya tulis ilmiah baik dalam materi kuliah maupun hasil seminar yang mempunyai keterkaitan dengan penulisan ini.

c. Sumber hukum tersier adalah bahan yang memberikan petunjuk terhadap sumber hukum primer dan sekunder seperti website.

4. Metode analisis data

Teknik analisis yuridis kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pengkajian hasil olah data yang tidak berbentuk angka yang lebih menekankan analisis hukumnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif.

