

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang ada di Indonesia dewasa ini sudah sangat jauh melewati ambang batas kemampuan jalan untuk menampung jumlah kendaraan bermotor. Ditambah dengan kemajuan perekonomian yang menuntut masyarakat Indonesia berpacu dengan waktu, mengakibatkan banyak pengguna jalan saling memacu kendaraannya masing-masing dengan kecepatan tinggi. Hingga akhirnya tidak sedikit yang sering melanggar peraturan lalu lintas dan merebut hak pengguna jalan lain sehingga sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia setiap tahunnya memang tidak bisa dipungkiri telah menyebabkan berbagai macam kerugian bagi para pihak yang terlibat kecelakaan itu sendiri maupun pemerintah. Banyaknya sorotan dan stigma dari masyarakat yang ditujukan kepada pemerintah pusat maupun daerah, menyebabkan banyak instansi yang berhubungan langsung dengan jalan dan lalu lintas, harus banyak membenahi berbagai macam kekurangan yang ada.

Apabila berbicara mengenai kecelakaan lalu lintas, salah satu kabupaten di Jawa Tengah yang bisa dikatakan memiliki tingkat kerawanan terjadinya kecelakaan lalu lintas diantaranya adalah Kabupaten Sragen. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Sragen, tidak lain dikarenakan Kabupaten Sragen memiliki jalan penghubung antara Provinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur yang bisa

dikatakan sangat panjang, namun tidak didukung dengan lebar jalan yang ideal. Bahkan hampir 60 persen panjang jalan yang menjadi penghubung antar provinsi tersebut bisa dikatakan sempit.

Berdasarkan data dari Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Sragen, kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Sragen pada tahun 2013 terjadi sebanyak 769 kasus kecelakaan lalu lintas. Korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas yakni sejumlah 108 jiwa. Hal ini tidak lain dikarenakan masih banyaknya kesalahan manusia (*human error*), dan kondisi jalanan itu sendiri.¹

Kemudian pada tahun 2014, dari data Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Sragen, telah terjadi penurunan yakni sejumlah 772 kecelakaan selama satu tahun. Dari 772 kasus kecelakaan yang terjadi, 30-40 persen didominasi oleh kalangan pelajar yang mayoritas ternyata belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Sementara itu yang tertinggi masih didominasi oleh karyawan dan pegawai swasta.²

Ditambah lagi dalam suatu kasus kecelakaan lalu lintas, mungkin dahulu kita sering mendengar suatu persepsi yang hidup dalam masyarakat, yakni jika terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan maka yang bersalah adalah kendaraan yang berukuran lebih besar, walaupun pada kenyataannya justru kendaraan yang lebih kecil itulah yang bersalah. Hal inilah yang sering menjadi suatu perdebatan dikalangan masyarakat yang masih awam terhadap hukum.

¹ Joglo Semar, (29 Desember 2014), *Tiga Masalah Mengganjal Prestasi Polres Sragen di Tahun 2014*, diakses dari: <http://joglosemar.co/2014/12/tiga-masalah-mengganjal-prestasi-polres-sragen-di-tahun-2014.html>, pada tanggal: 21 April 2015, pukul: 20.58 WIB.

² Suara Merdeka Cetak (21 April 2015), *Angka Kecelakaan Pelajar di Sragen Masih Tinggi*, diakses dari: <http://berita.suaramerdeka.com/smcetak/angkakecelakaan-pelajar-tinggi.html>, pada tanggal: 25 April 2015, pukul: 23.16 WIB.

Seiring berjalannya waktu hal tersebut kini dapat sedikit terbantahkan, karena dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 1 angka 24 menyatakan bahwa: “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”.³

Dengan hadirnya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang merupakan hasil perubahan atas Undang-Undang No. 14 Tahun 1992, merupakan sebuah angin segar karena Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dirasa lebih lengkap dalam memuat segala permasalahan berlalu lintas dan angkutan jalan. Digantikannya Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 dikarenakan undang-undang tersebut dirasa sudah tidak sesuai kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini.

Kemudian dalam menetapkan bersalah atau tidaknya seseorang dalam suatu kecelakaan lalu lintas tidak semata dinilai dari ukuran kendaraan saja. Proses penyelidikan dan olah Tempat Kejadian Perkara (TKP) yang dilanjutkan dengan proses penyidikan para pihak yang mengalami kecelakaan lalu lintas yaitu khususnya pengemudi kendaraan bermotor, setidaknya dapat memberikan suatu solusi konkrit bagaimana proses penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas tersebut dilakukan.

³ Hukum Online (21 April 2015), *Haruskah Mobil Selalu Mengalah Dengan Motor Dalam Laka Lantas?*, diakses dari: <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt5156ea28e3364/haruskah-mobil-selalu-mengalah-dengan-motor-dalam-laka-lantas?.html>, pada tanggal: 29 April 2015, pukul: 23.31 WIB.

Dalam mengendarai kendaraan bermotor di jalan, peran pengemudi sangatlah penting karena akan terikat suatu hak dan kewajiban berlalu lintas. Namun pada kenyataannya tidak sedikit pengemudi yang lalai sehingga dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Menurut Suwardjoko P. Warpani, banyak dari pengemudi dapat dikatakan bahwa mereka hanya tahu haknya tanpa atau kurang memahami hak pengguna jalan lainnya.⁴

Pengemudi dalam hal kecelakaan lalu lintas juga diibaratkan sebagai kunci utama dalam terjadinya suatu kecelakaan, baik itu karena kesalahan yang diperbuatnya sendiri seperti halnya suatu kealpaan (*culpa*) atau adanya keadaan memaksa (*overmacht*), kesalahan yang diperbuat orang lain, ataupun faktor lingkungan. Namun sangatlah tidak adil apabila pengemudi yang benar-benar tidak bersalah, harus menanggung kerugian *formiil* maupun *materiil* akibat kesalahan yang diperbuat oleh orang lain. Seperti halnya yang dikatakan oleh Moeljatno, yaitu “Orang tidak mungkin dipertanggungjawabkan (dijatuhi pidana) kalau dia tidak melakukan perbuatan pidana”.⁵

Pertanggungjawaban pidana atau yang di Indonesia sering juga disebut sebagai kemampuan bertanggungjawab pasti akan melekat kepada setiap orang yang mampu bertanggungjawab. Pada umumnya KUHP diseluruh dunia tidak mengatur mengenai pertanggungjawaban pidana melainkan kebalikannya, yakni mengatur mengenai ketidakmampuan dalam bertanggungjawab.

⁴ Suwardjoko P. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, hlm. 106-107.

⁵ Moeljatno, 1987, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara, hlm. 14.

Dalam KUHP di Indonesia itu sendiri, penjelasan pokok mengenai kemampuan bertanggungjawab terdapat dalam Pasal 44 ayat (1) KUHP yang menyatakan: “Barangsiapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, karena jiwanya cacat dalam tubuhnya atau terganggu jiwanya karena penyakit, tidak dipidana”.

Menurut Moeljatno, “Kemampuan bertanggungjawab merupakan unsur (elemen) kesalahan. Karenanya mestinya untuk membuktikan adanya kesalahan, unsur tadi harus dibuktikan pula”.⁶ Oleh karena itu Moeljatno menambahkan bahwa “Pertanggungjawaban pidana hanya akan terjadi jika sebelumnya telah ada seseorang yang melakukan tindak pidana. Sebaliknya, eksistensi suatu tindak pidana tidak tergantung apakah ada orang-orang yang pada kenyataannya melakukan tindak pidana tersebut”.⁷

Berdasarkan latar belakang dan hasil pengamatan sementara mengenai kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Sragen, dan gambaran singkat tentang pertanggungjawaban maka dengan ini penulis hendak melakukan penelitian dengan judul: **“PENGHAPUSAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP PENGEMUDI DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS (Studi Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Polres Sragen)”**.

⁶ *Ibid*, hlm. 169.

⁷ *Loc.Cit.*

B. Pembatasan dan Perumusan Masalah

Agar penelitian ini dapat lebih terarah dan fokus pada pokok permasalahan yang ditentukan maka perlu adanya pembatasan masalah. Penelitian ini akan dibatasi hanya sampai pada proses penyelidikan dan penyidikan oleh Satlantas Polres Sragen terhadap pengemudi yang pertanggungjawabannya dinyatakan dihapus.

Dengan demikian rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana prosedur penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas Polres Sragen?
2. Bagaimana implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang ada di Polres Sragen?
3. Bagaimana kendala yang timbul dalam pengimplementasian Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang ada di Polres Sragen?

C. Tujuan dan Manfaat Hasil Penelitian

Berdasarkan pembatasan dan perumusan masalah yang sudah dijelaskan, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui prosedur penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas Polres Sragen.

2. Mengetahui implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang ada di Polres Sragen.
3. Mengetahui kendala yang timbul dalam pengimplementasian Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang ada di Polres Sragen.

Melalui penelitian ini, manfaat yang sekiranya dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

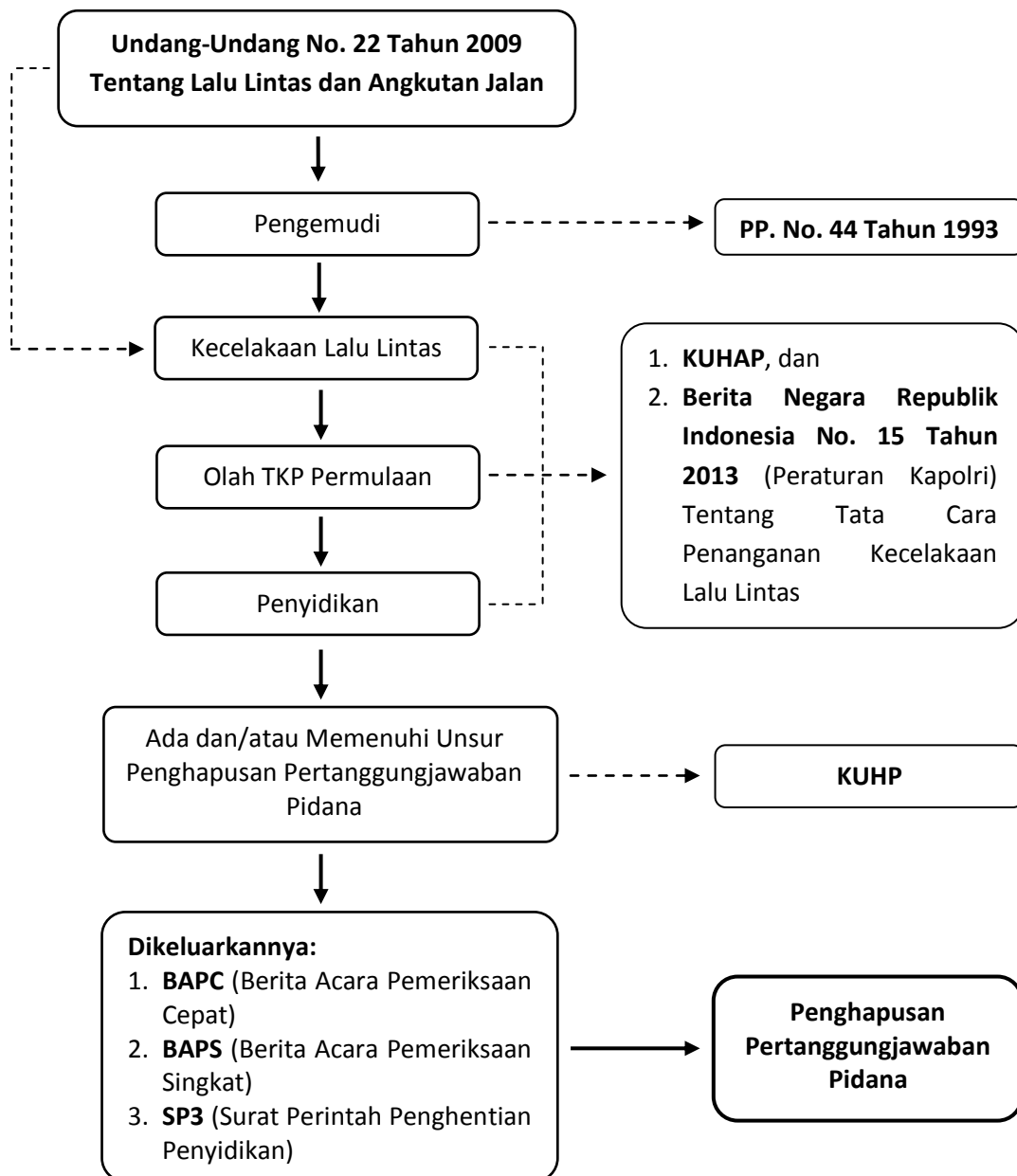
- a. Dapat menambah pengetahuan, pengalaman dan pemahaman terhadap masalah pertanggungjawaban bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Memberikan sumbangan pemikiran bagi aparat penegak hukum, untuk mengimplementasikan ilmu hukum pidana dalam menyelesaikan suatu permasalahan pertanggungjawaban pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas berdasarkan undang-undang yang berlaku.

2. Manfaat Praktis

Dengan adanya penelitian ini diharapkan hasil penelitian ini dapat memberi sedikit deskripsi mengenai konsep dari hukum pidana menyelesaikan permasalahan pertanggungjawaban pidana dalam suatu kecelakaan lalu lintas.

D. Kerangka Pemikiran

Untuk mempermudah penulisan penelitian ini maka penulis akan memberikan suatu gambaran mengenai kerangka pemikiran melalui bagan kerja, yakni sebagai berikut:



Berdasarkan bagan diatas yang menggambarkan mengenai skema penghapusan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas, selanjutnya akan dijabarkan lebih lanjut dalam kerangka pemikiran ini.

Dalam hal ini pengemudi yang mengalami suatu kecelakaan lalu lintas dalam mengendarai kendaraan bermotor pasti akan terikat suatu pertanggungjawaban pidana. Penerapan suatu pertanggungjawaban pidana pasti sangat erat kaitannya dengan kesalahan, seperti halnya yang termuat dalam asas “Tiada pidana tanpa kesalahan”, yang dalam bahasa latin disebut dengan “*Actus non facit reum, nisi mens sit rea*”.⁸ Namun tidak semua kesalahan dapat digolongkan kedalam kesengajaan (*dolus*), tetapi bisa juga masuk kedalam kealpaan (*culpa*). Oleh karena itu, dalam kecelakaan lalu lintas harus ada sinkronasi antara perbuatan si pelaku dengan pasal yang terdapat dalam undang-undang khususnya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kemudian dalam mengkaji suatu pasal dalam undang-undang maka didalamnya akan terkandung berbagai unsur-unsur delik. Adanya unsur delik yang terkandung dalam setiap pasal, mengakibatkan suatu pasal harus dikaji secara cermat. Dalam pembagian unsur delik yang terkandung dalam pasal, Leden Marpaung membaginya menjadi dua unsur, yakni unsur *subjektif* (unsur yang berasal dari dalam diri pelaku) dan unsur *objektif* (unsur yang berasal dari luar diri pelaku).⁹

⁸ Sudaryono dan Natangsa Surbakti, 2005, *Buku Pegangan Kuliah Hukum Pidana*, Surakarta: Fakultas Hukum UMS, hlm. 194.

⁹ Leden Marpaung, 2005, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. hlm. 9.

Terkadang dalam mengkaji setiap pasal dalam undang-undang, tak sedikit pasal yang terkadang sukar untuk ditafsirkan dan dipahami, khususnya bagi orang yang awam terhadap hukum. Menurut J.M. van Bamelén, “Kadang kala sulit untuk membedakan apakah itu merupakan dasar peniadaan penuntutan ataukah dasar peniadaan pidana, karena istilah yang dipakai pembuat undang-undang tidak selalu jelas”.¹⁰

Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 234 ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan salah satu alasan yang menghapus pertanggungjawaban pidana secara materiil adalah karena keadaan memaksa (*overmacht*), baik itu karena perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, dan/atau disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan. Disamping itu, adanya penghapusan pertanggungjawaban pidana karena tidak memenuhi unsur kesengajaan ditandai dengan dihentikannya proses penyidikan.

Jika menengok kembali kedalam KUHP itu sendiri, maka KUHP juga tidak memuat arti keadaan memaksa (*overmacht*) tersebut. Oleh karena itu, untuk mengetahuinya perlu menggunakan interpretasi menurut sejarah pasal tersebut seperti yang terkandung dalam *M.v.T. (Memorie van Toelichting)*.¹¹ Dalam *M.v.T.* itu sendiri yang dimaksud dengan *overmacht* adalah “Setiap kekuatan, setiap paksaan, setiap tekanan yang tidak bisa dielakkan”.¹²

¹⁰ J.M. van Bamelén dalam Andi Hamzah, 2010, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: PT. Rineka Cipta, hlm. 149.

¹¹ *M.v.T.* adalah cikal bakal dibentuknya *Crimineel Wetboek* (KUHPidana yang diberlakukan di Indonesia pada tahun 1915), dalam Leden Marpaung, *Op.Cit.*, hlm. 13.

¹² *Ibid*, hlm. 54.

Untuk mengkaji Pasal 234 ayat (3) yang menjelaskan mengenai hal tidak berlakunya pertanggungjawaban bagi pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan jasa angkutan, harus melihat unsur-unsur delik yang ada didalam pasal tersebut. Hal ini harus dilakukan dikarenakan kecelakaan lalu lintas merupakan suatu perkara yang berlangsung secara singkat, dan tak dapat diduga sebelumnya.

Dari gambaran yang telah diuraikan diatas, untuk menyelesaikan suatu perkara kecelakaan lalu lintas maka perlu adanya suatu proses penyelidikan dan penyidikan dengan menggunakan proses hukum acara pidana sesuai dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 Tentang KUHAP. Dengan demikian, penjatuhan hukuman pidana bagi pengemudi yang bersalah, maupun penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang benar-benar tidak bersalah dapat diterapkan dengan maksimal sesuai dengan asas kepastian hukum.

E. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian yang bersifat *deskriptif*. Penelitian deskriptif yaitu penelitian yang bersifat melukiskan atau dapat dikatakan tidak jauh berbeda dari sifat menjelajah, dimana pengetahuan dan pengertian peneliti masih dangkal terhadap masalah yang itu.¹³ Dengan demikian perlu dilakukan penelitian yang lebih dalam agar masalah yang diteliti dapat digambarkan dengan jelas.

¹³ Hilman Hadikusuma, 1995, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Bandung: Mandar Maju, hlm. 10.

Dalam penelitian ini penulis akan berusaha mendeskripsikan mengenai prosedur penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas, dan juga mengenai pengimplementasian pasal-pasal yang tercantum dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.

2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah metode *yuridis empiris*. Pendekatan yuridis yaitu metode yang digunakan untuk mendekati masalah ditinjau dari aspek perundang-undangan.¹⁴ Pendekatan yuridis dalam penelitian ini berfungsi untuk menganalisis dan menjabarkan pertanggungjawaban pidana dan alasan yang menghapus pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi, dalam kecelakaan lalu lintas ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pendekatan empiris adalah sebagai wujud mendekati masalah yang diteliti dengan sifat hukum yang nyata atau sesuai dengan kenyataan yang hidup di masyarakat. Jadi dengan kata lain, pendekatan empiris harus dilakukan di lapangan.¹⁵ Dalam penelitian ini pendekatan empiris berfungsi untuk menganalisis tentang permasalahan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi di Kabupaten Sragen, serta tentang pengimplementasian peraturan perundang-undangan terhadap penghapusan pertanggungjawaban pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang masuk dan telah di data oleh Satlantas Polres Sragen.

¹⁴ Peter Mahmud Marzuki, 2013, *Penelitian Hukum (Edisi Revisi)*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, hlm. 130.

¹⁵ Hilman Hadikusuma, *Op.Cit.*, hlm. 61.

3. Lokasi Penelitian

Penulis mengambil lokasi penelitian di Kabupaten Sragen, karena Kabupaten Sragen merupakan daerah domisili dari penulis itu sendiri. Kemudian dalam hal pengambilan lokasi di wilayah hukum Polres Sragen, karena Kabupaten Sragen sangat strategis, yaitu dilalui jalan Nasional yang menghubungkan Provinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur. Dengan sangat strategisnya jalan Nasional yang melintasi Kabupaten Sragen, mengakibatkan jalan Nasional ini sangat rawan terjadi kecelakaan lalu lintas.

4. Sumber Data

a. Jenis Data

1) Data Primer

Data Primer adalah data dasar, atau data asli yang diperoleh langsung dari tangan pertama, dari sumber asalnya yang pertama yang belum diolah dan belum diuraikan orang lain.¹⁶

Data primer yang nantinya akan dipergunakan dalam penelitian ini merupakan data yang diperoleh langsung dari pihak penyidik Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Sragen.

2) Data Sekunder

Data sekunder antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, jurnal ilmiah, laporan penelitian, dan sebagainya.¹⁷ Data sekunder yang dimaksud dalam penelitian ini dapat berupa:

¹⁶ *Ibid*, hlm. 65.

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang bersifat *otoritatif*, artinya mempunyai otoritas, dan bahan hukum primer biasanya berasal dari suatu peraturan perundang-undangan.¹⁸ Yang di antaranya yaitu:

- (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP);
- (2) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP);
- (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- (4) Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi; dan
- (5) Berita Negara Republik Indonesia No. 15 Tahun 2013 (Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia) Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder, merupakan semua publikasi tentang hukum yang bukan dokumen resmi.¹⁹ Dalam penelitian ini yang meliputi bahan hukum sekunder yaitu: Buku literatur tentang hukum pidana pada umumnya, dan khususnya terhadap penghapusan pertanggungjawaban pidana, serta tentang pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas.

¹⁷ *Loc.Cit.*

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*, hlm. 181.

¹⁹ *Loc.Cit.*

c) Data Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan sekunder, misalnya kamus hukum.²⁰

5. Teknik Pengumpulan Data

Dalam sebuah penelitian lazimnya dikenal tiga jenis alat pengumpulan data, yaitu studi dokumen atau bahan pustaka, pengamatan atau observasi, dan wawancara atau *interview*.²¹

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pengumpulan data melalui wawancara langsung kepada narasumber yang bersangkutan (Penyidik, Kanit Lakalantas, dan/atau Kepala Satlantas Polres Sragen) untuk memperoleh data primer, dan menggunakan suatu studi kepustakaan untuk mengumpulkan data sekunder.

6. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang sesuai adalah menggunakan analisis data *kualitatif*. Analisis data kualitatif adalah analisis data yang tidak harus dilakukan dengan lokasi yang luas, dengan responden yang banyak, dan dengan keterangan yang banyak. Sementara itu, walaupun lokasinya terbatas, respondennya sedikit,

²⁰ Khudzaifah Dimiyati dan Kelik Wardiono, 2004, *Metode Penelitian Hukum*, Surakarta: Fakultas Hukum UMS, hlm. 13.

²¹ Amirudin dan Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo, hlm. 67.

jika data yang didapat merupakan kenyataan yang berlaku, maka data tersebut cukup membuktikan kebenaran.²²

Kemudian untuk pengambilan kesimpulan penulis menggunakan metode *induktif*. Metode analisis induktif merupakan metode penarikan kesimpulan dari suatu hal yang bersifat khusus ke umum, seperti halnya suatu kenyataan yang hidup dalam masyarakat ditarik ke dalam suatu aturan perundang-undangan.²³ Jadi akan diketahui dalam kesimpulan, apakah kenyataan yang hidup dalam masyarakat tersebut sudah sesuai dengan undang-undang atau belum.

F. Sistematika Skripsi

Untuk memudahkan dalam pembahasan, analisa serta penjabaran isi penelitian ini, maka sistematika skripsi ini dibagi menjadi 4 bab, yaitu:

BAB I berisi tentang pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, pembatasan masalah dan perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan metode pendekatan masalah, serta sistematika penelitian.

BAB II berisi tentang tinjauan pustaka yang menguraikan: (1) Tinjauan umum tentang tindak pidana; (2) Tinjauan umum pertanggungjawaban pidana; (3) Tinjauan umum tentang lalu lintas.

BAB III berisi hasil penelitian dan sekaligus pembahasan. Di dalamnya akan menjelaskan dan menjabarkan hasil penelitian sesuai dengan perumusan masalah

²² Hilman Hadikusuma, *Op.Cit.*, hlm. 99.

²³ Amirudin dan Zainal Asikin, *Op.Cit.*, hlm. 68.

yakni: (1) Prosedur penghapusan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas Polres Sragen; (2) Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang ada di Polres Sragen; dan (3) Kendala yang timbul dalam pengimplementasian Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang ada di Polres Sragen.

BAB IV berisi kesimpulan dari hasil pembahasan dan penelitian, serta berisi tentang saran sebagai bentuk tindak lanjut dari hasil penelitian ini.