

## I. PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang Masalah

Sebagai Negara kepulauan dan Negara yang sedang berkembang, maka Indonesia sangat membutuhkan jasa pengangkutan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain. Kondisi dan keadaan seperti itulah yang mengakibatkan jasa pengangkutan menjadi sangat penting<sup>1</sup>, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.<sup>2</sup>

Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan

---

<sup>1</sup> Soekardono R., Hukum Dagang Indonesia Jilid 11, Hukum Pengangkutan di Darat, Rajawali Press, Jakarta, 1981, hlm. 4.

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga; Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 7.

pendidikan.<sup>3</sup> Dengan sarana transportasi yang memadai, jarak antara satu tempat dan tempat lainnya terasa semakin dekat dan tidak dapat dibatasi oleh ruang dan waktu.<sup>4</sup> Mengingat penting dan strategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan dikembangkan dalam sistem terpadu.<sup>5</sup>

Digantinya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan merupakan awal perubahan sistem dalam pengaturan lalu lintas dan penerapan sanksi atas pelanggaran lalu lintas. Dalam hal ini banyak perbedaan diantara isi dari undang – undang yang lama dengan yang baru, dengan ini diharapkan isi undang – undang yang baru ini dapat diterima oleh masyarakat dan mampu merubah kebiasaan – kebiasaan di masyarakat agar lebih tertib berlalu lintas di jalan raya.

Dalam peraturan perundang – undangan lalu lintas jalan, jaringan jalan dibagi dalam beberapa kelas jalan atau tingkatan yang masing – masing mempunyai daya dukung yang berbeda – beda, “ timbulnya kelas – kelas jalan di Indonesia karena di negara kita pembangunan prasarana jalan masih mengikuti sarana kendaran.<sup>6</sup> Melihat kondisi

---

<sup>3</sup> *Ibid*, hlm.8.

<sup>4</sup> Binsar Pardamean Siregar, Tinjauan Hukum Terhadap Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Barang Melalui Kereta Ap, Skripsi 1999, hlm 3

<sup>5</sup> Suwardjoko Warpani, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ITB, Bandung, hlm.13.

<sup>6</sup> Isman Julfi, “ Karakteristik Kendaraan Wajib Ditimbang “ Makalah di Sampaikan Pada Ceramah Pelatihan Operator Jembatan Timbang Balai Diklat Transportasi Darat, Departemen Perhubungan, Bali, 11 Agustus 2005 hlm 23

jalan yang ada di daerah Lampung ini, dapat disimpulkan ada 2 ( dua ) faktor yang ditenggarai menjadi penyebab utama kerusakan jalan tersebut. Pertama adalah faktor rendahnya kualitas jalan. Kedua, berlebihnya beban muatan kendaraan yang harus ditanggung jalan.

Jika melihat esensi Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Lampung, bahwa sesungguhnya kebijakan tersebut berkehendak untuk menerapkan aturan beban kendaraan harus sesuai kemampuan jalan. Untuk itu yang perlu di waspadai adalah kecenderungan para sopir truk untuk membayar denda dari pada menurunkan muatannya. Mereka justru sengaja menyiapkan anggaran untuk membayar denda. Ironisnya, petugas jembatan timbang kita justru lebih suka menarik denda dari pada menurunkan muatannya. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan, seberapa banyak perilaku yang timbul sebagai kebiasaan dalam pengangkutan tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/ pengemudi) serta penumpang.

Untuk menjaga keamanan dalam lalu lintas dan angkutan jalan, Kepolisian Negara Republik Indonesia mempunyai tanggung jawab dalam mewujudkannya. Menurut Pasal 260, dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain di atur dalam Kitab Undang-Undang

Hukum Acara Pidana dan Undang-undang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang:

1. Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoprasian dan menyita sementara kendaraan bermotor yang patut di duga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
2. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Meminta keterangan dari pengemudi, Pemilik kendaraan bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;
4. Melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
5. Melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan lalu lintas menurut peraturan perundang-undangan;
6. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
7. Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
8. Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan lalu lintas; dan/atau
9. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Di Provinsi Lampung sendiri telah menentukan penggolongan mobil barang yang dicantumkan dalam Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 5 tahun 2011 Tentang Pengawasan Dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Pasal 9 Perda Lampung No.5 Tahun 2011 menentukan penggolongan mobil barang sebagai berikut:

1. Mobil Barang dengan JBI 3.500 kg sampai dengan 8.000 kg dikategorikan sebagai Golongan I;
2. Mobil Barang dengan JBI 8.000 kg sampai dengan 14.000 kg dikategorikan sebagai Golongan II;
3. Mobil Barang dengan JBI 14.000 kg sampai dengan 22.000 kg dikategorikan sebagai Golongan III; dan
4. Mobil barang dengan JBI lebih besar dari 22.000 kg dikategorikan sebagai golongan IV.

Dalam hal ini JBI adalah jumlah berat yang diizinkan, berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui.

Table 1.1 Jenis-jenis mobil angkutan dan daya angkut mobil

<b>Konfigurasi Sumbu</b>	<b>Jumlah Sumbu</b>	<b>Jenis</b>	<b>JBI Kelas II</b>	<b>JBI Kelas III</b>
1 - 1	2	Truck Engkel	12 ton	12 ton
1 - 2	2	Truck Besar	16 ton	14 ton
1 - 2.2	3	Truck Tronton	22 ton	20 ton
1 - 2 - 2-2	3	Truck Gandeng	36 ton	30 ton
1 . 1 - 2.2	4	Truck 4 sumbu	30 ton	26 ton
1 – 2 – 2.2	4	Truck Tempel	34 ton	28 ton
1 – 2.2 – 2.2	5	Truck Tempel	40 ton	32 ton
1 2.2 – 2.2.2	6	Truck Tempel	43 ton	40 ton

Sumber data:

[http://id.wikibooks.org/wiki/Moda\\_Transportasi/Moda\\_Transportasi\\_Jalan](http://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Moda_Transportasi_Jalan)

Berdasarkan table tersebut diatas yang dimaksud dengan konfigurasi sumbu 1-1 berarti memiliki sumbu 2 dengan jenis mobil truck engkel yang boleh bermuatan

dengan jumlah berat yang diizinkan 12 ton pada jalan kelas II dan 12 ton pada kelas III, konfigurasi sumbu 1-2 berarti memiliki sumbu 2 dengan jenis mobil truck besar yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diizinkan 16 ton pada jalan kelas II dan 114 ton pada kelas III, konfigurasi sumbu 1-2.2 berarti memiliki sumbu 3 dengan jenis mobil truck tronton yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diizinkan 22 ton pada jalan kelas II dan 20 ton pada kelas III, konfigurasi sumbu 1-2-2-2 berarti memiliki sumbu 3 dengan jenis mobil truck gandeng yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diizinkan 36 ton pada jalan kelas II dan 30 ton pada kelas III, konfigurasi sumbu 1.1-2.2 berarti memiliki sumbu 4 dengan jenis mobil truck 4 sumbu yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diizinkan 30 ton pada jalan kelas II dan 26 ton pada kelas III, konfigurasi sumbu 1-2-2.2 berarti memiliki sumbu 4 dengan jenis mobil truck tempel yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diizinkan 34 ton pada jalan kelas II dan 28 ton pada kelas III, konfigurasi sumbu 1-2.2-2.2 berarti memiliki sumbu 5 dengan jenis mobil truck tempel yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diizinkan 40 ton pada jalan kelas II dan 32 ton pada kelas III, konfigurasi sumbu 1-2.2-2.2.2 berarti memiliki sumbu 6 dengan jenis mobil truck tempel yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diizinkan 43 ton pada jalan kelas II dan 40 ton pada kelas III. Itulah jenis-jenis mobil yang banyak terdapat dijalanan pada umumnya yang dipakai untuk mengangkut barang-barang untuk dikirim ke daerah lain.

Dijelaskan dalam Pasal 10 Perda Lampung, setiap orang yang melakukan pengangkutan muatan barang diberikan toleransi kelebihan muatan sampai 5% dari JBI seperti tertera dalam STUK.

Tabel 1.2 Kategori pelanggaran Tingkat I dan pelanggaran Tingkat II

<b>NO</b>	<b>GOLONGAN KENDARAAN</b>	<b>PELANGGARAN TINGKAT I &gt;5-15% DARI JBI</b>	<b>PELANGGARAN TINGKAT II &gt;15-25% DARI JBI</b>
1	Gol I	Rp.30.000	Rp.90.000
2	Gol II	Rp.60.000	Rp.120.000
3	Gol III	Rp.90.000	RP.150.000
4	Gol IV	Rp.120.000	Rp.180.000

Sumber data : Perda Lampung No.5 Tahun 2011

Berdasarkan pada table tersebut diatas maka bahwa pada pelanggaran dengan golongan kendaraan golongan I terkena denda Rp. 30.000 bila kelebihan muatan >5-15% dan Rp.90.000 bila kelebihan muatan >15-25% dari jumlah berat yang diizinkan, golongan II terkena denda Rp. 60.000 bila kelebihan muatan >5-15% dan Rp.120.000 bila kelebihan muatan >15-25% dari jumlah berat yang diizinkan, golongan III Rp.90.000 bila kelebihan muatan >5-15% dan Rp.150.000 bila kelebihan muatan >15-25% dari jumlah berat yang diizinkan, dan pada golongan IV terkena denda Rp.120.000 bila kelebihan muatan >5-15% dan Rp.180.000 bila kelebihan muatan >15-25% dari jumlah berat yang diizinkan(JBI).

Untuk menindak angkutan muatan yang kelebihan muatan, Kepolisian sebagai pengamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor dan penyidikan tindak pidana pelanggaran muatan. Karena berdasarkan Pasal 171 UULAJ alat penimbang yang dapat dipindahkan untuk menimbang pelanggaran muatan di jalan, di oprasikan bersama-sama oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Polisi Lalu Lintas di sini bertugas mengamankan agar tidak terjadi pelanggaran yang dapat membahayakan pengguna jalan atau dapat merusak jalan, maka dari itu setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan persyaratan teknis dan laik jalan dan juga wajib mematuhi ketentuan Pasal 106 ayat (4) UULAJ.

Tabel 1.3 Data Pelanggaran Muatan R4 atau Lebih Tahun 2014 di daerah Polda Lampung

No.	Bulan	Jumlah Pelanggaran	Kesatuan
1	Januari	110	POLDA LAMPUNG DAN JAJARAN
2	Februari	302	
3	Maret	288	
4	April	181	
Keterangan		881	

Sumber data: DITLANTAS POLDA LAMPUNG tanggal 5 Mei 2014

Berdasarkan table tersebut pada bulan Januari terdapat 110 pelanggaran muatan roda empat atau lebih, pada bulan Februari terdapat 302, bulan Maret terdapat 288 pelanggaran, dan pada bulan April 181 pelanggaran. Provinsi Lampung masih



terdapat banyak pelanggaran muatan yang dilakukan mobil angkutan. Data tersebut didapat dari Subdit Gakkum Ditlantas Polda Lampung. Pelanggaran muatan itu sendiri terdiri dari berbagai macam aspek, mulai dari muatan melebihi tonase, muatan tidak tertera didalam dokumen pengiriman, muatan melebihi ketentuan yang dapat membahayakan pengguna jalan.

Untuk menentukan mobil itu melakukan pelanggaran, penyidik Polri melakukan kontak visual dengan melihat poros ban, tekanan per, laju kendaraan. Setelah menghentikan kendaraan tersebut Penyidik Polri di Bidang Lalu Lintas melakukan pemeriksaan dokumen. Cara paling mudah untuk menentukan kendaraan tersebut melebihi muatan atau tidak adalah dengan melihat dokumen muatan, apakah muatan tersebut beratnya sesuai dengan batas maksimum muatan yang tertera pada KIR, karna jika lebih maka sudah jelas melakukan pelanggaran muatan.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik melakukan penulisan skripsi dengan judul ” Peranan Penyidik Kepolisian Republik Indonesia Terhadap Angkutan Umum Yang Kelebihan Muatan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009”.

## **B. Permasalahan dan Ruang Lingkup**

### **1. Permasalahan**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti membatasi masalah yang menyangkut Peranan Penyidik Kepolisian Republik Indonesia Terhadap Angkutan

Umum Yang Kelebihan Muatan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yaitu sebagai berikut:

- a. Bagaimanakah Peran Penyidik Polri dalam pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tentang kelebihan muatan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009?
- b. Apa faktor-faktor penghambat Penyidik Polri dalam melaksanakan peran penyidik terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tentang kelebihan muatan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009?

## 2. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini masuk dalam kajian hukum khususnya hukum pidana, yang lebih spesifiknya di bidang pelanggaran lalu lintas khususnya di Provinsi Lampung. Ruang lingkup penelitian meliputi: lingkup pembahasan adalah Peranan Penyidik Polri dalam mengatasi peningkatan jumlah Pelanggaran di jalan raya. Lokasi penelitian yang akan dilakukan adalah wilayah hukum Kepolisian Daerah Lampung ( Polda Lampung)

## C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Dalam penulisan skripsi ini yang menjadi tujuan adalah:

- a) Untuk mengetahui Peranan penyidik Polri dalam pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tentang kelebihan muatan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

- b) Untuk mengetahui apa faktor-faktor penghambat Penyidik Polri dalam melaksanakan peran penyidik terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tentang kelebihan muatan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

## 2. Sedangkan Kegunaan dari Penelitian ini:

- a) Manfaat secara teoritis

Penulisan skripsi ini adalah untuk memberi pengetahuan dibidang hukum pidana khususnya mengenai hal-hal yang berkaitan dengan efektifitas hukum pidana dalam pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan

- b) Manfaat praktis

1. untuk memberikan pengetahuan dan informasi yang bermanfaat bagi masyarakat mengenai pelaksanaan pembuktian tindak pidana pelanggaran lalu lintas angkutan jalan.

2. untuk dipergunakan bagi para akademisi dan pihak-pihak yang berkepentingan sebagai pedoman dalam melakukan proses penegakan hukum pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

## D. Kerangka Teoritis dan Konseptual

### 1. Kerangka Teoritis

Kerangka teori adalah konsep-konsep yang merupakan abstraksi dan hasil pemikiran atau kerangka acuan yang pada dasarnya bertujuan untuk mengadakan identifikasi terhadap dimensi-dimensi sosial yang dianggap relevan oleh peneliti. Pada setiap penelitian selalu disertai dengan pemikiran-pemikiran teoritis. Hal ini karena adanya hubungan timbal balik yang erat antara teori dengan kegiatan pengumpulan, pengolahan, analisis dan konstruksi data.<sup>7</sup>

Selanjutnya teori yang dipakai dalam menganalisa permasalahan dalam skripsi adalah teori peranan yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, teori peran adalah tindakan yang dilakukan oleh seseorang dalam suatu peristiwa. Peranan (*role*) merupakan proses dinamis kedudukan (*status*). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya.<sup>8</sup>

Teori peran dibagi menjadi:<sup>9</sup>

1. Peranan ideal (*Ideal Role*) yaitu status yang diberikan kepada masyarakat karena perilaku penting yang ditetapkan dalam masyarakat.

---

<sup>7</sup> Soerjono Soekanto, 1983. *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. Jakarta: Rajawali, hlm.124

<sup>8</sup> Soerjono Soekanto, 1983. *Op. Cit*, hlm.212-213

<sup>9</sup> Soerjono Soekanto, 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, hlm.124

2. Peranan yang seharusnya (*Expected Role*) yaitu status yang diberikan sesuai dengan ketentuan atau kinerjanya.
3. Peranan yang dianggap oleh diri sendiri (*Perceived Role*) yaitu suatu peran yang mendasari diri sendiri untuk melakukan sesuatu atas dasar kesadaran sendiri.

Lebih lanjut Soerjono Soekanto mengemukakan aspek-aspek peranan sebagai berikut:

1. Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan masyarakat.
2. Peranan adalah suatu konsep perihal apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
3. Peranan juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Peranan yang dikemukakan diatas merupakan sebagai perilaku dari individu. Peranan yang dibahas dalam hal ini adalah peranan Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia. Dalam menggunakan teori peranan tersebut penulis akan menggunakan teori upaya penanggulangan kejahatan dengan upaya represif (*Penal Policy*), serta teori faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono, Soekanto, ada lima faktor-faktor dalam penegakan hukum diantaranya:<sup>10</sup>

1. Faktor Undang-undang adalah peraturan yang tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah.
2. Faktor Penegak Hukum adalah yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.

---

<sup>10</sup> Soerjono Soekanto, 1983. *Faktor-faktor Penegakan Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, hlm.8

3. Faktor sarana dan fasilitas adalah faktor yang mendukung dari penegakan hukum.
4. Faktor Masyarakat adalah yakni faktor yang meliputi lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor Budaya adalah yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

## 2. Konseptual

Kerangka konseptual adalah gambaran tentang hubungan antara konsep-konsep khusus yang merupakan kumpulan arti yang berkaitan dengan istilah yang diteliti.<sup>11</sup>

Pengertian istilah yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu:

- a. Peranan adalah serangkaian usaha, kegiatan pekerjaan yang sejenis di dalam melaksanakan tugas yang ada. (SKEP KALEMDIKLAT POLRI)
- b. Penyidik adalah pejabat kepolisian negara Republik Indonesia atau pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.<sup>12</sup>
- c. Kepolisian adalah suatu badan yang bertugas memelihara keamanan dan ketentraman dan ketertiban umum (melanggar orang yang melanggar hukum), merupakan suatu anggota badan pemerintah (pegawai negara yang bertugas menjaga keamanan dan ketertiban).<sup>13</sup>
- d. Unit Satlantas salah satu bagian unit yang berada pada Polisi Daerah Lampung yang dibagi lagi menjadi 4 Sub Unit dari Satlantas tersebut. Diantaranya Unit Laka, Unit Regident, Unit Dikyasa, Unit Turjawali.

---

<sup>11</sup> Soerjono Soekanto, 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, hlm.132

<sup>12</sup> Pasal 1 angka (35) Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>13</sup> W.J.S. Purwodarminto, 1986. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, hlm.763

- e. Lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.<sup>14</sup>
- f. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian akhir pada suatu rangkaian peristiwa lalu lintas jalan, baik yang berupa kejahatan maupun pelanggaran yang mengakibatkan kerugian, luka, atau jiwa maupun kerugian harta benda.<sup>15</sup>
- g. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel.<sup>16</sup>

## **E. Sistematika Penulisan**

Agar dapat memudahkan pemahaman terhadap penulisan skripsi ini secara keseluruhan, maka Penulis membuat Sistematika Penulisan sebagai berikut:

### **I. PENDAHULUAN**

Bab ini menguraikan secara garis besar mengenai latar belakang pemilihan judul, permasalahan dan ruang lingkup, tujuan dan kegunaan penulisan, kerangka teoritis dan konseptual, serta sistematika penulisan.

### **II. TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi telaah kepustakaan yang berupa pengertian-pengertian umum dari pokok-pokok bahasan mengenai Peranan Penyidik Kepolisian Negara Republik

---

<sup>14</sup> Pasal 1 angka (2) Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>15</sup> Ramdlon Naning, 1990. *Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*. Bandung: Mandar Maju, hlm.19

<sup>16</sup> Pasal 1 angka (8) Undang-Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Indonesia Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### **III. METODE PENELITIAN**

Merupakan bab metode penelitian yang dimulai dari kegiatan pendekatan masalah, sumber dan jenis data, penentuan populasi dan sampel, prosedur pengumpulan dan pengolahan data dan analisis data.

### **IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini menyajikan pembahasan dari hasil penelitian yang akan memberikan jawaban tentang Peranan Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia terhadap pelanggaran lalu lintas di daerah Polda Lampung.

### **V. PENUTUP**

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil penelitian serta memuat saran-saran mengenai Peranan Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia tentang kelebihan muatan berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.