

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu hal yang sangat penting dalam menunjang mobilitas sosial masyarakat. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan kehidupan dan mobilitas masyarakat, dimana setiap waktu masyarakat terus berhubungan dengan Angkutan Jalan untuk berbagai macam kepentingan. Sejarah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa pemerintahan Belanda hingga sampai kepada era reformasi seperti saat ini. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah melewati berbagai kondisi zaman yang diikuti dengan perkembangan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi sampai perubahan tingkah laku di masyarakat.

Daerah Istimewa Yogyakarta menduduki peringkat keempat dari sepuluh daftar kota paling macet di Indonesia. Pertumbuhan kendaraan di Yogyakarta terus meningkat dan terus bertambah setiap tahunnya. Menurut Data Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta tentang persentase kenaikan kendaraan sebagai berikut:

Tabel 1.1 Persentase kenaikan kendaraan di Kota Yogyakarta Tahun 2016-2017

Jenis kendaraan	Tahun 2016	Tahun 2017	% persentase kenaikan
Kendaraan roda dua	71.566 Unit	222.915 unit	211 %
Kendaraan roda empat	12.746 Unit	56.647 unit	344 %

Pada tahun 2016 jumlah kendaraan roda dua sejumlah 71.566 unit. Pada tahun 2017 meningkat menjadi 222.915 unit yang berarti mengalami peningkatan sebesar 211% dari tahun 2016. Sedangkan untuk kendaraan roda 4 pada tahun 2016 sejumlah 12.746 unit, naik menjadi 56.647 unit pada tahun 2017 atau meningkat sebesar 344%.¹ Dengan meningkatnya jumlah kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat di setiap tahunnya maka hal tersebut akan berpengaruh terhadap tingkat kemacetan serta tingkat pelanggaran lalu lintas.

Kemacetan lalu lintas telah mengakibatkan beberapa kerugian, salah satunya adalah terhambatnya Mobil Ambulans dalam memperoleh akses jalan. Seharusnya Mobil Ambulans merupakan mobil yang diprioritaskan dikarenakan sedang dalam keadaan darurat dan tergesa gesa untuk mencapai rumah sakit yang dituju dan berakibat fatal terhadap terlambatannya penanganan terhadap pasien tersebut.

¹ <http://jogja.tribunnews.com/2018/02/26/wow-jumlah-kendaraan-di-kota-yogya-naik-hingga-200> diakses pada tanggal 5 Maret 2019, pukul 00.29 WIB

Dewasa ini di Daerah Istimewa Yogyakarta telah terbentuk sebuah komunitas yang bernama Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ). TEAJ sendiri merupakan sebuah komunitas atau kelompok yang memberikan bantuan secara sukarela kepada Mobil Ambulans untuk mendapatkan jalan di tengah kemacetan. TEAJ memberikan bantuan dengan cara mengawal ambulans, memerintahkan para pengguna jalan untuk meminggirkan kendaraan, dan secara tidak langsung ikut menerobos rambu lalu lintas demi lancarnya Mobil Ambulance melaju agar segera sampai ke rumah sakit yang menjadi tujuan.² TEAJ seringkali melanggar beberapa peraturan lalu lintas, yaitu terkait dengan penggunaan Sirine, penggunaan lampu strobo, dan berkendara yang kadang kadang membahayakan pengendara lainnya.

Di Indonesia pengaturan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). UU LLAJ merupakan suatu bentuk peraturan yang mengatur tentang para pengendara kendaraan bermotor dalam berkendara di jalan raya dan menjadi dasar serta pedoman penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana terhadap para pengemudi yang melanggar ketertiban lalu lintas telah diatur secara jelas di dalam undang undang tersebut. sehingga dengan dibentuk dan diberlakukannya UU LLAJ diharapkan masyarakat untuk lebih patuh serta taat kepada keseluruhan dari aturan hukum mengenai berkendara dan berlalu lintas di Indonesia dan diharapkan dapat terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Dalam Salah satu isi

² <https://www.jawapos.com/jpg-today/19/04/2018/pengalaman-para-pahlawan-pengawal-ambulance> diakses pada tanggal 5 Maret 2019, pukul 00.53 WIB

dari UU tersebut adalah bahwa setiap orang yang berkendara wajib untuk berperilaku tertib di jalan raya. Sesuai dengan Pasal 105 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, telah diatur bahwa:

Setiap orang yang menggunakan Jalan Wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan³

Pasal 106 ayat (4) UU Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa:

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan :

- a. Rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. Gerakan Lalu lintas;
- e. Berhenti dan Parkir;
- f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan /atau
- h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Terkait dengan tindak pidana lalu lintas di jalan raya. Salah satunya telah diatur dalam ketentuan Pasal 287 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa:

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau marka jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

³ Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam keadaan tertentu untuk ketertiban dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan jalan, Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat melakukan tindakan sebagai berikut:⁴

- a. Memberhentikan arus Lalu Lintas dan/atau Pengguna Jalan;
- b. Memerintahkan Pengguna Jalan untuk jalan terus;
- c. Mempercepat arus Lalu Lintas;
- d. Mengalihkan arah arus Lalu Lintas; dan/atau
- e. Menutup dan membuka arus Lalu Lintas.

Salah satu “keadaan tertentu” yang dimaksud adalah adanya pengguna jalan yang diprioritaskan sesuai Pasal 134 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa:

Pengguna jalan yang memperoleh hak untuk didahulukan sesuai dengan urutan berikut:

- a. kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;
- b. ambulans yang mengangkut orang sakit;
- c. kendaraan untuk memberikan pertolongan pada Kecelakaan Lalu Lintas;
- d. kendaraan pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia;
- e. kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;
- f. iring-iringan pengantar jenazah; dan
- g. konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kendaraan yang mendapat hak tersebut harus dikawal oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau menggunakan isyarat lampu merah atau biru dan bunyi sirene. Alat pemberi isyarat Lalu Lintas dan Rambu Lalu Lintas tidak berlaku bagi kendaraan yang mendapat hak.

⁴ Pasal 104 ayat (1) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dan Pasal 4 ayat (2) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Litnas (Perkapolri 10/2012).

Berdasarkan hal tersebut, ambulans termasuk ke dalam pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan, sedangkan TEAJ tidak termasuk di dalamnya. Dengan demikian telah jelas bahwa TEAJ tidak termasuk yang diberikan hak untuk didahulukan.

Dengan demikian, TEAJ dapat dikatakan telah melakukan tindak pidana sebagaimana diatur didalam Pasal 287 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Pasal 106 ayat (4) huruf b UU LLAJ di karenakan tidak termasuk ke dalam pengguna jalan yang memperoleh hak untuk didahulukan. Namun disisi lain TEAJ memiliki peran yang sangat membantu dalam proses perjalanan Mobil Ambulans menuju rumah sakit meskipun melakukan tindak pidana lalu lintas.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka penulis bermaksud untuk melakukan penelitian dengan judul **“PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP TEAM ESCORT AMBULANCE JOGJA (TEAJ) YANG MELAKUKAN TINDAK PIDANA LALU LINTAS”**

B. Rumusan Masalah

1. Apakah faktor-faktor yang melatarbelakangi terbentuknya Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ) ?
2. Bagaimana penegakan hukum pidana oleh kepolisian terhadap Pelanggaran Pasal 287 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Pasal 106 ayat (4) huruf b Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang dilakukan Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ) ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang melatarbelakangi terbentuknya TEAJ (Team Escort Ambulance Jogja).
2. Untuk mengetahui penegakan hukum pidana oleh pihak kepolisian terhadap Pelanggaran Pasal 287 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Pasal 106 ayat (4) huruf b Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang dilakukan TEAJ (Team Escort Ambulance Jogja).

D. Orisinalitas Penelitian

Sejauh penelusuran peneliti, di kampus Universitas Islam Indonesia, penelitian ini memiliki kemiripan dengan beberapa judul penelitian yang telah dilakukan antara lain:

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	No Mahasiswa
1.	Danang Kusumo Trianggono Putro	Penegakan Hukum Oleh Kepolisian Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Suporter Persatuan Sepak Bola Indonesia Mataram.	11.410.134
2.	Atqo Darmawan Aji	Perlindungan Korban Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Atas Sanksi Ganti Kerugian Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	13.410.434.

3.	Aiyudia Dinda Yashinta	Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Di Purworejo (Studi Penerapan Pasal 281 Jo Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)	14.410.405
4.	Lamsakdir	Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Melalui Perdamaian (Studi Kasus Di Polres Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta)	10.410.717
5.	Ratna Kumala Sari	Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi Gojek Atas Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Oleh Pelaku Driver Ojek Online Di Yogyakarta.	14.410.049

Berdasarkan penelusuran di atas, ada beberapa kemiripan penelitian yang sudah membahas mengenai tindak pidana lalu lintas, tetapi belum ada yang khusus meneliti tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ).

E. Tinjauan Pustaka

1. Penegakan Hukum Pidana

Penegakan hukum dapat diartikan penyelenggaraan hukum oleh petugas penegakan hukum dan oleh setiap orang yang mempunyai kepentingan sesuai dengan kewenangannya masing-masing menurut

aturan hukum yang berlaku.⁵ Penegakan hukum sebagai bagian dari *legal system*, tidak dapat dipisahkan dengan substansi hukum (*legal substance*) dan budaya hukum (*legal culture*). Hukum sebagai gejala sosio-empiris yang dikaji ke dalam variabel independen memberikan *impact* pada berbagai kehidupan.⁶

Salah satu hubungan hukum dengan masyarakat ialah sistem penegakan hukum, di mana hukum bekerja sehingga berpengaruh terhadap perilaku sosial masyarakat. Penegakan hukum pidana dalam bahasa Inggris dikenal dengan *criminal law enforcement*, sebagai bagian dari *criminal policy* atau upaya penanggulangan kejahatan. Dalam penanggulangan kejahatan dibutuhkan 2 (dua) sarana, yakni menggunakan *penal* atau penegakan hukum dan menggunakan sarana *nonpenal* yang artinya tanpa menggunakan penjatuhan sanksi (*penal*).⁷

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tanpa akhir.

⁵ Harun M. Husen, *Kejahatan dan penegakan Hukum di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 1990, hlm.58.

⁶ Siswanto Sunarso, *Wawasan Penegakan Hukum*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2005, hlm.110.

⁷ *Ibid.* hlm.113.

Adapun faktor faktor yang mempengaruhi penegakan hukum antara lain:

- a. Faktor hukumnya sendiri;
- b. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum;
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum;
- d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan; dan
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.⁸

Kelima faktor tersebut saling berhubungan dan berkaitan, dan merupakan tolak ukur terhadap efektivitas dari penegakan hukum yang ada. Lawrence M Friedman mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum tergantung kepada tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*), dan budaya hukum (*legal culture*). Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat. Friedman melihat bahwa hukum itu tidak layak hanya dibicarakan dari segi struktur dan substansinya saja, melainkan juga dari segi unsur tuntutan-tuntutan (*demands*) yang berasal dari kepentingan-kepentingan (*interests*) individu dan kelompok

⁸ *Ibid.* hlm 5.

masyarakat ketika berhadapan dengan institusi hukum. Kepentingan-kepentingan dan tuntutan-tuntutan tersebut merupakan kekuatan-kekuatan sosial (*sosial forces*) yang tercermin dalam sikap dan nilai-nilai yang ada di masyarakat. Unsur kekuatan-kekuatan sosial tersebut disebut oleh Friedman sebagai budaya hukum (*legal culture*).

2. Unsur-Unsur Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 287 ayat (1) UU LLAJ yang menyebutkan bahwa:

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Unsur-unsur dari pasal tersebut adalah:

a. Setiap Orang

Setiap orang di dalam pasal ini adalah seluruh orang Warga

Negara Indonesia (WNI) ataupun Warga Negara Asing (WNA) yang berada di wilayah Negara Republik Indonesia.

b. Mengemudikan Kendaraan Bermotor

Mengemudikan kendaraan bermotor adalah orang yang memegang kemudi.⁹ Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.¹⁰

c. Di Jalan

Di Jalan adalah di atas jalan. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan 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.¹¹

d. Yang melanggar aturan perintah atau larangan

Melanggar aturan perintah adalah menyalahi, atau melawan peraturan yang telah ada. Larangan adalah perintah yang melarang suatu perbuatan.¹²

WIB ⁹ <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kemudi> diakses pada tanggal 9 juli 2019, pukul 01.28

¹⁰ Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.

¹¹ Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.

WIB ¹² <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/larangan> diakses pada tanggal 9 Juli 2019, Pukul 01.31

e. Yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas

Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi penggunaan jalan.¹³

f. Sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a

Pasal 106 ayat (4) UU Nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ:

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:

a. rambu perintah atau rambu larangan.....”

g. Atau Marka jalan

Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.¹⁴

¹³ Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.

¹⁴ Pasal 1 angka 18 undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.

h. Sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b

Pasal 106 ayat (4) huruf b UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang

LLAJ:

“ Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:
b. Marka Jalan.....”

3. Teori Kriminologi

Menurut E.H. Sutherland, Kriminologi adalah seperangkat pengetahuan yang mempelajari kejahatan sebagai fenomena sosial, termasuk di dalamnya proses pembuatan undang-undang, pelanggaran undang-undang, dan reaksi terhadap pelanggaran undang-undang.¹⁵

Secara umum kriminologi bertujuan untuk mempelajari kejahatan dari berbagai aspek, sehingga diharapkan dapat memperoleh pemahaman mengenai fenomena kejahatan dengan lebih baik.¹⁶

Bagaimanapun juga kejahatan terutama merupakan pengertian hukum, yaitu perbuatan manusia yang dapat dipidana oleh hukum pidana.

Tetapi kejahatan bukan semata-mata merupakan batasan undang-undang, artinya ada perbuatan-perbuatan tertentu yang oleh masyarakat dipandang sebagai “jahat”, tetapi undang-undang tidak menyatakan sebagai kejahatan (tidak dinyatakan sebagai tindak pidana) begitu pula sebaliknya. Dalam

¹⁵ Edwin, H. Sutherland and Donald R cresssey, *criminology*, New York: JB Lippin-cott Company, 9 th Ed, 1974.

¹⁶ I.S. Susanto, *Kriminologi*, Yogyakarta: Genta Publisihing, 2011, hlm.2.

hukum pidana orang sering kali membedakan antara delik hukum (*rechtdelicten* atau *mala per se*), khususnya tindak pidana yang disebut “Kejahatan” (buku II KUHP) dan delik undang-undang (*wetsdelicten* atau *mala Prohibita*) yang berupa “pelanggaran” (Buku III KUHP).¹⁷

Sutherland memperkenalkan *Different Association Theory* dalam buku teksnya *Principles of Criminology* pada tahun 1939. *Different Association* didasarkan pada sembilan Proposisi (Dalil), yaitu:¹⁸

1. *Criminal behavior is learned* (tingkah laku kriminal di pelajari).
2. *Criminal behavior is learned in interaction with other person in a process of communication* (tingkah laku kriminal dipelajari dalam interaksi dengan orang lain dalam proses komunikasi).
3. *The principal part of the learning of criminal behavior occurs within intimate personal groups* (bagian terpenting dari mempelajari tingkah laku kriminal itu terjadi di dalam kelompok-kelompok orang yang intim/dekat).
4. *When criminal behavior is learned, the learning includes (a) techniques of committing the crime, which are sometimes very complicated, some very simple and (b) the specific direction of motives, drives, rationalizations, and attitudes* (ketika tingkah laku kriminal dipelajari, pembelajar itu termasuk (a) teknik-teknik melakukan kejahatan, yang

¹⁷ *Ibid.* Hlm.25.

¹⁸ Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa, *Kriminologi*, Depok: Rajawali Pers, 2011, hlm. 74.

kadang sulit, kadang sangat mudah dan (b) arah khusus dari motif-motif, dorongan-dorongan, rasionalisasi-rasionalisasi, dan sikap-sikap).

5. *The specific direction of motives and drives is learned from definitions of the legal codes as favorable or unfavorable* (arah khusus dari motif-motif dan dorongan-dorongan itu dipelajari melalui definisi-definisi dari aturan-aturan hukum apakah ia menguntungkan atau tidak).
6. *A person becomes delinquent because of an excess of definitions favorable of violation of law over definitions unfavorable to violation of law* (seseorang menjadi delinquent karena definisi-definisi yang menguntungkan untuk melanggar hukum lebih dari definisi-definisi yang tidak menguntungkan untuk melanggar hukum).
7. *Differential associations may vary in frequency, duration, priority, and intensity* (asosiasi differential itu mungkin bermacam-macam dalam frekuensi/kekerapannya, lamanya, prioritasnya, dan intensitasnya).
8. *The process of learning criminal behavior by association with criminal and anticriminal patterns involves all of the mechanism that are involved in any other learning* (proses mempelajari tingkah laku kriminal melalui asosiasi dengan pola-pola kriminal dan anti kriminal melibatkan semua mekanisme yang ada di setiap pembelajaran lain).

9. *While criminal behavior is an expression of general needs and value, it is not explained by those general needs and values, since noncriminal behavior is an expression of the same needs and values* (walaupun tingkah laku kriminal merupakan ungkapan dari kebutuhan-kebutuhan dan nilai-nilai umum, tingkah laku kriminal itu tidak dijelaskan oleh kebutuhan-kebutuhan dan nilai-nilai umum tersebut, karena tingkah laku non kriminal juga ungkapan dari kebutuhan-kebutuhan dan nilai-nilai yang sama).

F. Definisi Operasional

1. Penegakan hukum pidana

Penegakan hukum pidana yang dimaksud dalam penelitian ini adalah penyelenggaraan hukum pidana terhadap pelaku tindak pidana oleh petugas penegak hukum. Dalam penelitian di batasi pada penegakan hukum oleh kepolisian.

2. Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ)

Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ) adalah sebuah komunitas sipil yang bekerja secara sukarela yang bergerak dalam bidang pengawalan dan membuka jalan bagi ambulance untuk mencapai Rumah Sakit yang dituju.

3. Tindak pidana lalu lintas

Tindak pidana lalu lintas adalah tindak pidana dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam penelitian ini adalah tindak pidana Pasal 287 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Pasal 106 ayat (4) huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

G. Metode Penelitian

Suatu metode ilmiah dapat dipercaya apabila di susun dengan mempergunakan suatu metode yang tepat. Metode penelitian merupakan bagian dari ilmu pengetahuan yang mempelajari bagaimana prosedur kerja mencari kebenaran.¹⁹ Metode penelitian adalah cara atau jalan yang ditempuh sehubungan dengan penelitian yang dilakukan, yang memiliki langkah-langkah yang sistematis. Metode Penelitian menyangkut masalah kerjanya, yaitu cara kerja untuk dapat memahami yang menjadi sasaran penelitian yang bersangkutan, meliputi prosedur penelitian dan teknik penelitian.²⁰

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris adalah penelitian hukum yang mengkonsepsikan hukum sebagai

¹⁹ Noeng Muhadjir, *Metode Penelitian Kualitatif*, Yogyakarta: Penerbit Rake Saarasin, 2000, hlm.5.

²⁰ M.iqbal Hasan, *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002, hlm.20.

pola perilaku *ajeg* dan/atau hukum sebagai aksi-toleransi sosial.²¹ Oleh karena itu penelitian ini membutuhkan data yang diperoleh secara langsung dari lapangan.

2. Pendekatan penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis kriminologis dan pendekatan yuridis sosiologis.

- a. Pendekatan yuridis kriminologis, yaitu pendekatan untuk melihat faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya tindak pidana.
- b. Metode pendekatan yuridis sosiologis, yaitu mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam kehidupan yang nyata.

3. Objek Penelitian

Objek dalam penelitian ini adalah:

- a. Faktor-faktor yang melatarbelakangi terbentuknya Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ).
- b. Penegakan hukum pidana oleh kepolisian terhadap pelanggaran Pasal 287 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Pasal 106

²¹ Tim Penyusun Pedoman Penulisan Tugas Akhir Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Program Studi S1 Ilmu Hukum*, Yogyakarta: 2016, hlm. 10.

ayat (4) huruf b Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan TEAJ (Team Escort Ambulance Jogja)

4. Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah :

- a. Kepala Sub Bagian Penegakan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polisi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- b. Anggota Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ).

5. Lokasi penelitian

Lokasi dari penelitian ini adalah :

- a. Kantor Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Istimewa Yogyakarta.
- b. Rumah Komunitas Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ).

6. Sumber data Penelitian

Sumber data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder.²²

²² *Ibid.* Hlm.12.

a. Data Primer

Data primer diperoleh melalui wawancara langsung dengan subjek penelitian, yaitu Kepala Satuan Polisi Lalu Lintas Polda DIY dan Anggota Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ).

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari bahan-bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.²³

1) Bahan hukum primer dari penelitian ini berupa peraturan perundang-undangan, yaitu:

a) Pasal 287 ayat (1) dan pasal 106 ayat (4) huruf a atau pasal 106 ayat (4) huruf b UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

b) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas dalam Kegiatan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas.

2) Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini berupa buku-buku, artikel dan jurnal yang terkait dengan objek penelitian.

²³ *Ibid.*, hlm.12.

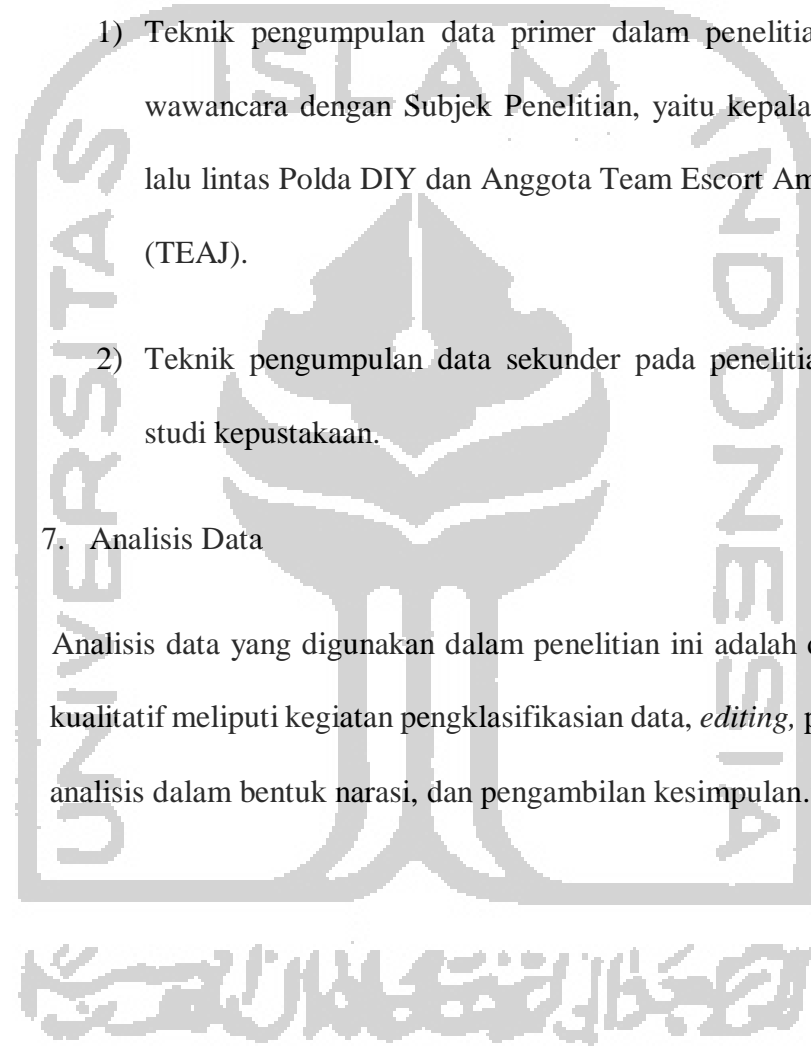
- 3) Bahan hukum tersier dalam penelitian ini adalah kamus, dan ensiklopedia.

C. Teknik pengumpulan data

- 1) Teknik pengumpulan data primer dalam penelitian ini melalui wawancara dengan Subjek Penelitian, yaitu kepala Satuan Polisi lalu lintas Polda DIY dan Anggota Team Escort Ambulance Jogja (TEAJ).
- 2) Teknik pengumpulan data sekunder pada penelitian ini melalui studi kepustakaan.

7. Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data deskriptif kualitatif meliputi kegiatan pengklasifikasian data, *editing*, penyajian hasil analisis dalam bentuk narasi, dan pengambilan kesimpulan.²⁴



²⁴ *Ibid.*, hlm.13.