

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Penelitian**

Sesuai Dengan program akademis bahwa di akhir Kuliah Pasca Sarjana bidang Hukum mahasiswa diwajibkan untuk menyusun tesis dengan mengajukan Penelitian sebagai persyaratan untuk bisa mengikuti ujian sidang program pasca sarjana Program studi Hukum , untuk itu peneliti mengajukan Judul penelitian pada Kepala Program Studi S2 Hukum di sarankan setelah di Koreksi Judul Penelitian menjadi seperti tersebut diatas.

Sesuai dengan Judul penelitian tersebut di atas maka untuk menyusun tesis ini dengan menggunakan metode Normatif, Emiris, Yuridsi yaitu dengan teori paradigma perspektif atau cara memandang realita, memahami fenomena yang di gunakan dalam penelitian dan menginterpretasikan hasil penelitian, paradigma ini menjadi kerangka acuan berpikir bagi peneliti dalam memahami realitas, mengidentifikasi masalah kemudian menganalisis berdasarkan teori dalam lingkup ilmiah, Secara akademis penelitian dilakukan berlandaskan paradigma Empiris, dan Yuridis dengan pendekatan penelitian ini ini mempunyai karakteristik dan metode serta kelebihan dan kekurangan masing-masing sehingga perlu dipahami agar tepat dalam penggunaannya. Pemilihan paradigma didasarkan pada

tujuan serta rumusan masalah yang akan dijawab oleh terlaksananya penelitian.<sup>1</sup>

Selanjutnya hal ini juga akan berdampak pada metodologi, metode pengumpulan data hingga serta teknik analisis data yang akan dipilih untuk dilakukan. Pemilihan paradigma didasarkan pada tujuan serta rumusan masalah yang akan dijawab oleh penelitian. Selanjutnya hal ini juga akan berdampak pada metodologi, metode pengumpulan data hingga serta teknik analisis data yang akan dipilih untuk dapat dilakukan penelitian,

Sarana transportasi saat ini telah menjadi urat nadi dalam kehidupan perekonomian. Mobilitas manusia, barang dan jasa dari satu tempat ke tempat tujuan tidak dapat dipisahkan dari adanya sarana, Prasarana dan Sumber Daya Manusia Transportasi, baik itu melalui Angkutan Darat, Laut maupun Udara serta Perkeretapain, Oleh sebab itu, kualitas Sarana Transportasi disuatu Negara akan menentukan Tingkat Perkembangan Ekonominya dan menjadi cermin kemajuan suatu Negara. Negara maju umumnya memiliki sarana transportasi yang berkualitas baik dari segi kecepatan, efisiensi, kenyamanan maupun keselamatan. Sebaliknya pada Negara yang sedang berkembang banyak terjadi masalah menyangkut sarana transportasi, baik itu terkait kecepatan, Keselamatan, kenyamanan, efisiensi maupun kemacetan.

Sebagai pilar Ekonomi, Sarana Transportasi, terutama kendaraan bermotor, terus menunjukkan pertumbuhan yang signifikan dari tahun ke

---

<sup>1</sup> Lamintang, P.A.F.2007, Dasar-dasar Hukum pidana indonesia, PT. Ctra Aditiya Bakti Bandung

tahun. Pertumbuhan itu seiring dengan meningkatnya aktifitas ekonomi untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia yang semakin hari semakin bertambah. Dalam Penulisan penelitian ini menggunakan data Kuantitatif.<sup>2</sup>

Di Indonesia rata-rata pertumbuhan kendaraan bermotor dalam kurun waktu, Jakarta Korlantas Polri mencatat jumlah populasi kendaraan bermotor di Indonesia yang aktif sampai periode 9 Februari 2023 mencapai 153.400.392 unit. Angka tersebut mencakup 147.153.603 unit kendaraan pribadi yaitu 127.976.339 unit sepeda motor (87 persen) dan 19.177.264 mobil pribadi. Sisanya merupakan angkutan barang dan orang, yaitu 5,7 juta unit mobil besar, 213.788 unit bus, dan 85.113 unit kendaraan Truck/khusus. Jumlah ini bakal terus bertambah mengingat hampir semua pabrikan otomotif tetap konsisten meluncurkan produk baru khususnya pascapandemi Covid-19. Melansir data AISI, tercatat penjualan tahunan untuk motor baru sudah kembali normal yaitu lima juta per-unit. Sementara untuk kendaraan roda empat atau lebih, seperti dilansir data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), juga mengalami hal serupa yaitu penjualan satu juta unit per-tahun.

Angkanya terlihat cukup besar tetapi, menurut Badan Pusat Statistik (BPS) perbandingan antara jumlah populasi Indonesia dengan kepemilikan kendaraan pribadi alias densitas, masih 1:53 jiwa. Artinya, dari 53 orang di Indonesia paling tidak punya satu kendaraan pribadi itu motor maupun mobil, Adapun jumlah masyarakat Indonesia menurut data terakhir BPS,

---

<sup>2</sup> Muhadjir, Noeng, (2000), Metodologi Penelitian Kualitatif, Yogyakarta : Rake Sarasin ,BPS

yaitu pada tahun 2021 ialah 273,8 juta jiwa. Dari data yang sama tercatat bahwa Pulau Jawa menjadi wilayah yang paling padat dengan total 91.590.781 unit kendaraan yang beroperasi aktif (59,7 persen). Kemudian diikuti dengan wilayah Sumatra yang mencapai 31.599.045 unit kendaraan (20,6 persen), Kalimantan sebanyak 11.060.752 unit (7,2 persen), Sulawesi 9.315.066 unit (6 persen), dan Bali sebesar 4.736.239 unit (3 persen).

Sementara Pulau di Indonesia dengan total kendaraan paling sedikit, secara berurutan ialah Nusa Tenggara (3.109.927 unit), Papua (1.291.942 unit), dan Maluku (termasuk Maluku Utara) dengan tingkat populasi 696.640 unit kendaraan. (Sumber: KOMPAS).<sup>3</sup> Jakarta Korlantas Polri mencatat jumlah populasi kendaraan bermotor di Indonesia yang aktif sampai periode 9 Februari 2023 mencapai 153.400.392 unit.<sup>4</sup>

Pertumbuhan Kendaraan bermotor tersebut diatas menurut sumber Laporan Polisi Koorlantas sepanjang periode Januari 2022 hingga 13 September lalu, bahwa dari tahun ke tahun terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan menunjukkan angka kecelakaan tercatat 94.617 kasus laka lintas di wilayah Republik Indonesia. Jumlah tersebut mengalami peningkatan sekitar 34,6 persen dibandingkan tahun 2021 yaitu sebanyak 70.000 kasus kecelakaan. Dari catatan Korlantas Polri juga dijelaskan penyebab dari musibah laka lintas di Indonesia diakibatkan oleh beberapa hal yaitu ada 4 ( empat ) faktor, 61% kecelakaan disebabkan faktor *manusia* atau human error seperti masalah ketidak mampuan/keterampilan

---

<sup>3</sup> Laporan Polisi Koorlantas

<sup>4</sup> Sumber Kompas,

mengemudi serta karakter pengemudi misal lalai, malas, ceroboh, dan ugal-ugalan, selanjutnya sebanyak 9% disebabkan faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan), dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan faktor lingkungan.

Berikut adalah ringkasan data Kecelakaan ( Lalu Lintas ) Kendaraan Angkutan Umum sepanjang 3 ( Tiga Tahun) terakhir Tahun 2022, 2023, 2024 ( data tersedia hingga Juli 024 ).<sup>5</sup> dapat di lihat Pada Tabel Sebagai berikut;

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Meninggal	Keterangan
2022	139.364 kasus	28.131 jiwa	-
2023	148.575 kasus	22.190 jiwa menurun dari 2022	Puncak tertinggi dlm 5 thn terakhir dg 148.575 kecelakaan , meskipun korban meninggal menurun menjadi sekitar 22.190 jiwa .Korban luka ringan mencapai 180.511
2024	Awal tahun cenderung tinggi: April-11.924 Juli – 10.3303 s/d 5 Agustus 723.	5.511 jiwa	5.511 meninggal, 6.273 luka berat, 62.631 luka ringan

Sumber BPS, Indonesia, korlantas polri, & kompas.com

<sup>5</sup> Angkutan Umum sepanjang 3 ( Tiga Tahun) terakhir Tahun 2022, 2023, 2024 ( data tersedia hingga Juli 024 ).

Salah satu usaha menekan angka Kecelakaan Lalu lintas dan Angkutan tersebut diatas Pemerintah yaitu Ecexutive dan Legislative dalam usaha meminimalisasi terjadinya kecelakaan Jalan tersebut diatas yaitu dengan adanya menetapkan kebijakan yaitu Undang Undang Dasar Republik Indonesia Pasal 28 UUD 1945 mengalami perluasan menjadi Pasal 28A s.d. 28J yang secara khusus mengatur Hak Asasi Manusia (HAM), Undang Undang Nomor 1 tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidanan ( Kitab Undang Undang Pidana KHUP, Pasal 55 Mengatur mengenai tanggung jawab pidana yang dapat diterapkan pada korporasi, termasuk Badan Usaha Jalan Tol (BUJT), jika kelalaian mereka mengakibatkan kecelakaan atau kerugian bagi masyarakat., Undang undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keamanan, keselamatan, dan Kesehatan (K3) Pasal 2, tenaga kerja berkeselamatan, Undang -Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara pidana (Kitab Undang - undang Hukum Acara Pidana (KUHAP),<sup>6</sup> Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Mengatur perlindungan hak-hak konsumen, termasuk hak untuk mendapatkan keselamatan dari produk dan jasa yang disediakan oleh pihak pengelola jalan toll. Penegakan Hukum, Undang Undang Nomor 39 tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, Undang Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Polisi Republik Indonesia Pasal 13 Institusi yang terpadu secara Nasional. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan di Indonesia, yang mengatur berbagai aspek

---

<sup>6</sup> Hamzah, Andi KUHAP dan KHAP, Jakarta: Rineke Cipta, 2014

terkait tenaga kerja, termasuk hak-hak pekerja, kewajiban pengusaha, dan penempatan tenaga kerja, dalam Pasal 10, 11, 12, dan pasal 18 ayat (1), (2), (3), (4), (5) bahwa, Tenaga kerja berhak memperoleh pengakuan kompetensi kerja setelah mengikuti pelatihan kerja yang diselenggarakan lembaga pelatihan kerja oleh pemerintah, lembaga pelatihan kerja swasta, atau pelatihan di tempat kerja, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Mengatur kewajiban pemerintah dan badan usaha dalam penyelenggaraan jalan, termasuk kewajiban untuk menjaga dan merawat fasilitas jalan tol yang aman. Undang-Undang nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (PT) Mengatur tentang tanggung jawab korporasi dalam menjalankan bisnis yang beroperasi dengan prinsip kehati-hatian dan kepatuhan terhadap hukum. Jika ada kelalaian yang menyebabkan kerugian masyarakat, maka dapat dijerat dengan tindakan hukum, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), pasal 253 pembina lalu lintas dan angkutan jalan wajib mengembangkan SDM untuk menghasilkan petugas yang professional dan memiliki kompetensi di dan Pasal 310, 311 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) mengatur tentang tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan bagi Nyawa atau barang di pidana penjara paling lama lebih dari 1 ( satu ) tahun. Undang Undang Perdagangan dan Jasa nomor 7

Tahun 2014 Tentang perdagangan dan jasa pasal 3 tentang tenaga kerja berbasis Kompetensi, Peraturan Pemerintah.<sup>7</sup>

Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Permen PUPR) nomor 16 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) untuk Jalan Tol, Peraturan Menteri Perhubungan nomor 14 Tahun 2021 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, Peraturan Pemerintah nomor 31 tahun 2006 tentang Pendidikan dan pelatihan berbasis Kompetensi. Peraturan pemerintah nomor 50 Tahun 2012 tentang penerapan system manajemen keselamatan dan Kesehatan Kerja pasal 7 penetapan kebijakan K3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalar lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 2 menyatakan bahwa pemerintah mengatur mengenai, a. Perencanaan KLLAJ, b. pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ, c. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, d. alat pemberi informasi Kecelakaan Lalu Lintas; dan, e. pengawasan KLLAJ. Peraturan Presiden nomor 1 tahun 2022 Tentang Rencana umum Nasional keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan pendekatan 5 ( Lima ) Pilar meliputi. Manajemen keselamatan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan korban pasca kecelakaan. Peraturan Menteri Perhubungan R.I nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum,

---

<sup>7</sup> Peraturan Presiden No 1 thn 2022 ttg RUNK

Pengemudi kendaraan bermotor untuk memastikan Keselamatan operasi kendaraan bermotor. Untuk mendukung Upaya itu, pemerintah mengeluarkan, Pasal 5 (1).Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan Angkutan Umum Meliputi huruf, f.Peningkatan kompetensi dan pelatihan ., Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM nomor 9 tahun 2004 tentang pengemudi kendaraan bermotor. Dalam Pasal (1) dinyatakan bahwa pengemudi kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan mengemudi dan/ atau memeriksa bagian-bagian atau komponen-komponen kendaraan bermotor, peralatan dan perlengkapn , dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan pengemudi. Disebutkan dalam Pasal (2) bahwa salah satu tujuan penting pengemudi kendaraan bermotor adalah untuk memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor dijalan. Selain itu, juga untuk melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan dijalan dan memberikan pelayanan umum kepada masyarakat. Pengemudi kendaraan bermotor tersebut wajib dilakukan sebagaimana diatur dalam undang-undang nomer 22 tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan . Pengemudi kendaraan bermotor berarti memiliki peranan penting dalam usaha mengurangi terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu, dalam proses mengoprasikan kendaraan bermotor harus didukung oleh sumber daya manusia (SDM/Pengemudi ) yang berkualitas. Kualitas pengemudi akan menentukan hasil pengemudi yang profesiona yang selanjutnya akan

berdampak pada keselamatan lalu lintas jalan. SDM Pengemudi yang berkualitas dalam hal ini adalah Driver/Pramudi yang benar-benar kompeten dalam mengendarai kendaraan bermotor. Mengingat demikian pentingnya factor kompetensi pengemudi ini, maka telah dibuat, yaitu Undang Undang Dasar 1945 Pasal 28A-28J menyatakan bahwa yang secara khusus mengatur Hak Asasi Manusia (HAM).<sup>8</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM.74 Tahun 2021 Tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.1076/Kp.108/Drjd/2005 tentang kompetensi pengemudi kendaraan bermotor. SDM pengemudi harus memenuhi persyaratan sesuai dengan keahlian, wewenang dan tanggung jawab dibidang pengemudi kendaraan bermotor. Pengemudi yang telah memenuhi persyaratan tersebut diatas akan diberikan ketetapan berupa Surat Keputusan Kompetensi, Sertifikat Kompetensi dan tanda kualifikasi kompetensi sesuai dengan jenjang jabatannya. Jenjang jabatan dan pangkat pengemudi kendaraan bermotor terdiri atas empat jenjang, yaitu pengemudi kendaraan bermotor Family Driving pemula (Level II), pengemudi kendaraan bermotor level III Pengemudi kendaraan bermotor Angkutan Umum dan Level Berikutnya coordinator pengemudi.

Dalam hubungannya dengan kompetensi pengemudi realitas dilapangan menunjukkan bahwa masih banyak pengemudi yang ternyata

---

<sup>8</sup> UU dasar 45 pasal 28 A -28 J

tidak memiliki kompetensi sebagaimana yang ditetapkan. Hal ini sebagaimana terjadi pada instansi pengusaha Angkutan ( Bernaung di Organda) Dinas Perhubungan Kabupten Purwakarta dan atau Kabupaten/Kota Lainnya. Sampai saat ini masih banyak persoalan menyangkut kompetensi sumber daya manusia pengemudi Indikator-indikator yang dapat dilihat yaitu pelayanan dalam mengendarai kendaraan yang menghabiskan waktu kurang lebih 1( satu ) hari, mengoprasikan kendaraan pengemudi kendaraan bermotor yang tidak dilakukan sesuai dengan ketentuan aspek keselamatan dan atau belum sesuai dengan standart Opratsional Prosedur, masih banyak pengemudi yang belum memiliki kualifikasi teknis sebagaimana yang ditetapkan, praktek mengoprasikan kendaraan bermotor yang tidak sesuai prosedur, dan keterampilan dalam mengoperasikan kendaraan bermotor Angkutan Umum. Kurangnya kompetensi para tenaga pengemudi tersebut dapat berakibat fatal, yaitu tidak mampu mengidentifikasi masalah-masalah secara benar terhadap kendaraan yang di oprasinoanlakan, Sebagai dampaknya maka dapat saja menimbulkan kecelakaan bagi pengemudinya dan para pengguna jalan lainnya. Masalah kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) pengemudi kendaraan bermotor bukanlah persoalan yang bersifat independent, melainkan dapat terjadi karena adanya pengaruh factor-faktor lain. Dalam konteks organisasi, secara teoritik kompetensi dapat dipengaruhi oleh factor organisasi pembelajaran, pelatihan efektifitas manajerial dan stress kerja.

Kombinasi dari factor-faktor tersebut dapat menentukan baik buruknya kompetensi pengemudi

Pertama adalah organisasi Lembaga Pendidikan dan pelatihan . Organisasi pembelajaran diperlukan untuk menumbuhkan budaya belajar dalam lingkungan organisasi Angkutan Darat (Organda ) sehingga para tenaga pengemudi terdorong untuk terus belajar meningkatkan kompetensinya. Suatu organisasi pengusaha Angkutan yang memiliki budaya belajar kuat dapat memberikan motivasi kepada setiap pegawainya / Karyawan untuk senantiasa belajar, berusaha menguasai bidang kerja sebagai pengemudi dan saling berbagi pengetahuan. Berdasarkan uraian diatas maka dalam hal ini penulis mengajukan proposal ini peneliti tertarik untuk mengambil judul :

Regulasi Diversi Terhadap Pengemudi Angkutan Umum Dalam System Peradilan Pidana Untuk Menjaga Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan.<sup>9</sup> ( di pilih yaitu Studi Kasus Kecelakaan Pengemudi Angkutan Umum di Kabupaten Purwakarta Propinsi Jawa Barat)

## **1.2. Identifikasi masalah**

Berdasarkan uraian dalam latar belakang masalah tersebut diatas, maka dapat dirumuskan masalah yang di angkat penulis dalam penulisan hukum ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Pengaturan Hukum Lalu lintas & Angkutan Jalan mengenai diversi sebagai alternatif penyelesaian perkara

---

<sup>9</sup> Judul Penelitian .

tindak pidana yang dilakukan pengemudi Angkutan umum dalam system peradilan Pidana di Indonesia ?.<sup>10</sup>

2. Bagaimana Syarat & Ketentuan diversi sebagaimana di atur dalam Pasal 310 & pasal 311 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Serta penerapan dalam System peradilan pidana yang berkeadilan ?
3. Bagaimana implementasinya kebijakan diversi dalam penyelesaian perkara tindak pidana pengemudi Angkutan Umum di Kabupaten Purwakarta Jawa Barat dalam kontek kepastian hukum dan dengan pendekatan Restorative Justice ?

### **1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian**

Dengan maksud Sebagai Alternatif penyelesaian Perkara Pidana yaitu: Regulasi diversi sebagai pendekatan non litigasi yang bertujuan menyelesaikan perkara pidana pengemudi angkutan umum di luar proses peradilan normal, khususnya untuk pelanggaran ringan atau pertama kali, dengan mengiterprstasikan prinsip keadilan restoratif untuk mendorong melalui dialog, mediasi dan kesepakatan antara pelaku, korban dan masyarakat umum untuk memulihkan keadaan akibat kecelakaan atau pelanggaran lalu lintas dan mencegah Overkriminalisasi dan penahanan yang tidak perlu, yaitu dengan mengurangi beban sistem peradilan pidana dan menghindari kriminalisasi berlebihan terhadap pengemudi yang tidak memiliki niat jahat ( mens rea ) namun terlibat dalam kecelakaan

---

<sup>10</sup> Identifikasi Masalah.

karena kelalain ringan , serta diversi dimaksudkan sebagai media pembiasaan dan edukasi agar pengemudi menyadari tanggung jawabnya terhadap keselamatan berkendara dan lalu lintas.

Berdasarkan rumusan masalah tersebut di atas, Maka tujuan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis Pengaturan Hukum Lalu lintas & Angkutan Jalan mengenai diversi sebagai alternatif penyelesaian perkara tindak pidana yang dilakukan pengemudi Angkutan umum dalam system peradilan Pidana di Indonesia.
2. Untuk mengetahui Syarat & Ketentuan diversi sebagaimana di atur dalam Pasal 310 & pasal 311 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Serta penerapan dalam System peradilan pidana yang berkeadilan..
3. Untuk menganalisis dan menjelaskan kebijakan diversi dalam penyelesaian perkara tindak pidana pengemudi Angkutan Umum di Kabupaten Purwarkarta Jawa Barat dalam kontek kepastian hukum dan dengan pendekatan Restorative Justice.<sup>11</sup>

#### **1.4. Kegunaan Penelitian.**<sup>12</sup>

Penulis berharap hasil penelitian ini nantinya kedepan dapat memberikan manfaat bagi Masyarakat Transportasi Darat diIndonesia yang mana manfaat secara teoritis dan manfaat praktis .

- 1) Manfaat Teoritis .

---

<sup>11</sup> Rumusan masalah, Kegunaan Penelitian.

Hasil Penelitian berguna untuk memperkaya khasanah ilmu pengetahuan di bidang hukum di harapkan dapat memberikan kontribusi bagi pelaksanaan penelitian di bidang Transportasi Darat yang sama pada masa yang akan datang sebagai bahan refferensi serta sumbangan pemikiran bagi Ilmu Hukum, pengetahuan khususnya mengenai implementasi regulasi diversifikasi bagi pengemudi Angkutan Umum yang berhadapan dengan hukum yang lebih kepada pengembangan teori, konsep, azas hukum pidana khususnya hukum pidana untuk pengemudi angkutan Umum melalui bentuk Regulasi diversifikasi yang tepat.

2) Manfaat Praktis.

Secara Praktis Penelitian ini di harapkan dapat membawa manfaat bagi semua pihak yang terkait dalam hal ini seperti Aparat penegak hukum yaitu Polisi, Penuntut Umum, Hakim, dan Jaksa dan pemerintah yang terkait di harapkan agar bertindak lebih tegas sehingga dapat di jadikan sebagai sarana evaluasi yang berdampak lebih baik kepada Masyarakat Transportasi Darat Pada Khususnya.

- a. Manfaat Bagi Aparatur penegak hukum yaitu untuk dapat mengetahui bahwa Regulasi diversifikasi merupakan Upaya yang wajib dalam penyelesaian terhadap pengemudi Angkutan umum yang berhadapan dengan hukum, serta mengetahui bentuk Regulasi diversifikasi yang tepat untuk perlindungan hak hak

- pengemudi dan agar lebih berhati-hati dalam pengambilan Keputusan yang dapat merugikan Pengemudi.
- b. Manfaat bagi pemerintah yaitu agar mengevaluasi Perundang-undangan dan peraturan pemerintah yang sudah ada, dan menerbitkan peraturan baru yang di dalamnya terdapat penjelasan terkait bentuk bentuk Regulasi diversifikasi untuk pengemudi yang bertujuan untuk melindungi hak-hak Para pengemudi Angkutan Umum di Indonesia.
  - c. Manfaat bagi balai Pembinaan/pemasyarakatan yaitu agar dapat lebih memaksimalkan Upaya bimbingan, pengarahan terhadap pengemudi yang berhadapan dengan hukum dengan mengupayakan Regulasi diversifikasi sebagai jalan keluar terhadap pengemudi yang berhadapan dengan Hukum.
  - d. Manfaat bagi Masyarakat Transportasi Darat pada umumnya atau bagi Pengemudi Khususnya yaitu agar Masyarakat mengetahui apabila dalam penyelesaian perkara pengemudi yang berhadapan dengan hukum terdapat bentuk bentuk regulasi diversifikasi yang menjamin hak hak pengemudi Angkutan Umum tetap di lindungi.<sup>13</sup>
  - e. Manfaat bagi Dunia Pendidikan dan pelatihan Berbasis Kompetensi sesuai Undang Undang Kemenaker Nomor 13 Tahun 2003 tentang tenaga kerja dan Transmigrasi pasal 18 di

---

<sup>13</sup> Kugunaan penelitian

Bentuk Badan Nasional Setifikasi Profesi dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2006 tentang Pendidikan dan pelatihan berbasis kompetensi dapat dilaksanakan oleh Dunia Usaha & Dunia Industri.

- f. Manfaat bagi penulis yaitu agar penulis dapat mengetahui dan memahami apa bentuk Regulasi diversifikasi yang tepat terhadap pengemudi Angkutan Umum yang berhadapan dengan hukum guna perlindungan hak hak pengemudi yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas & Angkutan Jalan.

Tujuannya kegunaan penelitian terdahulu tersebut dalam uraian di bawah ini maka untuk memastikan bahwa penelitian tesis ini kami lakukan adalah Asli tidak ada kesamaan atau plagiat dalam menentukan judul maupun materi penelitian secara keseluruhan, maka dapat di lihat dalam Uraian penelitian yang terdahulu sebagai berikut:

- 1) Judul Tesis Analisis Penerapan Diversifikasi dalam pelanggaran Lalu lintas Tahun 2022 Penulis Ahmad Fauzi , Univesritas Indonesia denga Fokus Kajian yaitu Diversifikasi dalam perkara pelanggaran Lalu lintas Jalan .<sup>14</sup>
- 2) Judul Tesis Penegakan hukum terhadap pengemudi Angkutan Umum yang melanggar Rambu Tahun 2019 Penulis Rudi

---

<sup>14</sup> Jurnal,Ahmad Fauzi thn 2022

Hartono, Universitas Airlangga Fokus kajian Sanksi hukum terhadap Pelanggaran Rambu oleh sopir angkot.<sup>15</sup>

- 3) Judul Tesis Diversi sebagai solusi alternatif dalam kecelakaan Lalu Lintas oleh pengemudi Tahun 2019 Penulis Lina Marlina , Univesritas Islam Indonesia Fokus Diversi dalam perkara kecelakaan oleh pengemudi Angkutan Umum.
- 4) Judul Tesis Diversi Dalam penanganan perkara Kecelakaan LaLu lintas oleh pengemudi Angkutan Umum, Tahun 2023 Penulis Ahmad syafiq, Univesritas Islam Indonesia Fokus kajian Efektivitas terhadap pengemudi angkutan umum yang menyebabkan kecelakaan Lalu Lintas .
- 5) Judul Tesis Reformasi Diversi untuk pelanggaran Dewasa dalam Konteks LaLu lintas dan angkutan jalan Tahun 2022 Penulis Dian Eka. P, Universitas sebelas Maret Fokus Kajian Study Komparatif pelaksanaan diversi anak dan dewasa dalam perkara Lalu lintas .

---

<sup>15</sup> Jurnal Diversi sebagai solusi alternatif dalam kecelakaan Lalu Lintas oleh pengemudi Tahun 2019