

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap penggunaan transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Dengan tingginya mobilitas suatu daerah dalam menjalankan pembangunan nasional khususnya dalam bidang ekonomi dan pelayanan publik, diperlukan pelayanan di bidang jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.¹ Jika diibaratkan tubuh, transportasi merupakan urat nadi utama yang menyalurkan berbagai macam hal seperti, sosial, politik, ekonomi, budaya dan lain sebagainya, bahkan karena fungsinya yang luas tersebut, beberapa pakar berpendapat bahwa peradaban transportasi itu sama "tua"nya dengan peradaban manusia.² Dengan berbagai perkembangan yang ada, transportasi ini dapat membantu manusia dalam melakukan mobilitas secara efisien dan efektif.

¹ C.S.T. Kansil, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*. Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 4

² Rahardjo Adisasmita, 2010, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Graha ilmu, Yogyakarta, hlm. V.

Di Kota Yogyakarta, transportasi umum memiliki banyak jenis, mulai dari becak, andong, taxi, ojek, transjogja dan yang ramai diperbincangkan adalah Becak Motor (Bentor). Bentor merupakan transportasi umum yang berbeda dari kendaraan bermotor lainnya. Letak perbedaannya adalah Bentor memiliki tiga roda. Di Yogyakarta, Bentor sendiri memiliki bentuk menyerupai Becak, dengan sentuhan modifikasi pada tenaga penggerakannya. Jika umumnya becak identic dengan sepeda roda tiga yang tenaga penggerakannya menggunakan tenaga manusia, namun berbeda dengan Bentor. Bentor merupakan modifikasi dari sepeda motor yang di gerakkan oleh mesin kemudian bagian depan menggunakan model becak yang biasa dipakai untuk mengangkut orang maupun barang. Perubahan-perubahan tersebut terus dilakukan karena adanya keterbatasan dengan energi manusia yang hanya bisa menempuh jarak dekat, dengan menggunakan tenaga penggerak mesin, manusia dapat menempuh jarak yang lebih jauh.

Dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 47 ayat (1) membagi kendaraan menjadi 2 jenis yakni kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Untuk kendaraan Bermotor sendiri di atur dalam ayat (2) di pasal yang sama, yang terdiri dari beberapa jenis yaitu:

- a. sepeda motor;
- b. mobil penumpang;
- c. mobil bus;

- d. mobil barang; dan
- e. kendaraan khusus.

Dalam Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 tahun 2008 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta nomor 10 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Di Daerah Istimewa Yogyakarta sendiri juga belum mengatur tentang Bentor. Dengan kata lain Bentor tidak dapat di berikan izin untuk beroperasi seperti angkutan umum lainnya. Dalam Perda Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 tahun 2016 tentang Moda Transportasi Umum Tradisional Becak dan Andong yang baru disahkan tahun 2015 tidak mengatur tentang Bentor, padahal perkembangan Bentor di Yogyakarta cukup menjamur, hal ini bisa lihat dengan seringnya dijumpai Bentor di wilayah Kota Yogyakarta.

Dalam berbagai sisi, kehadiran bentor ini memiliki sisi positif dan negatifnya sendiri di mata masyarakat. Di satu sisi, kehadiran bentor sangat membantu bagi para penarik becak yang sudah memodifikasi becaknya. Dengan menggunakan penggerak mesin, para pengemudi becak bisa menempuh jarak yang lebih jauh dengan tenaga yang lebih sedikit. Hal itu tentu sangat membantu para pengemudi becak dalam mencari nafkah sehari-hari. Kehadiran bentor juga memberikan efisiensi waktu bagi para penggunanya, karena untuk jarak yang jauh maupun dekat, dapat ditempuh

dengan waktu yang cukup singkat. Dengan kata lain, kehadiran Bentor ini memberi sisi yang lebih manusiawi bagi para pengemudi becak.

Sisi positif berikutnya adalah kehadiran bentor bisa mengurangi kemacetan. Walaupun belum diatur oleh perundang-undangan maupun peraturan daerah, Bentor dapat di klasifikasikan sebagai pelayanan jasa publik yang memberikan jasa transportasi umum kepada masyarakat, sehingga masyarakat tidak perlu menggunakan kendaraan pribadinya jika ingin bepergian.

Munculnya bentor juga menimbulkan persaingan usaha, Persaingan bidang transportasi menimbulkan 2 macam yakni mutu pelayanan dan persaingan harga.³ Dalam kasus bentor, kehadiran bentor ini memberikan dampak negatif kepada pengendara dan juga pengguna becak tradisional. Salah satu dampaknya adalah berkurangnya jumlah becak kayuh atau becak tradisional karena kalah dalam persaingan usaha. Harga yang dipatok oleh bentor biasanya lebih murah daripada harga yang diberikan oleh becak tradisional untuk jarak tempuh yang sama. Hal ini menjadikan beberapa pengguna becak lebih memilih untuk menggunakan bentor daripada becak tradisional.

³ Rahardjo Adisasmita, 2014, *Manajemen Pembangunan Transportasi*, Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm. 2

Sisi negatif berikutnya adalah kehadiran Bentor meresahkan bagi sebagian pengguna becak, karena Bentor dianggap tidak memiliki standar keamanan yang jelas baik dari segi kendaraan, pengemudi, maupun penumpang. Mengingat Bentor di dorong oleh tenaga mesin, sehingga setidaknya Bentor seharusnya memiliki standar keamanan seperti kendaraan bermotor lainnya tetapi karena belum adanya aturan yang mengatur tentang hal tersebut maka untuk menetapkan standar bentor yang baik dan benar masih sulit di lakukan. Tak jarang juga di temui bahwa motor yang di gunakan oleh para pengemudi bentor adalah motor yang usianya sudah cukup tua untuk sebuah mesin, sehingga di khawatirkan apabila masih terus di gunakan dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan.

Kondisi yang demikian menjadikan dilematis bagi masyarakat, khususnya pengguna transportasi umum becak, karena Negara menganut konsep *welfarestate*, Negara menjadi *staatsbemoenings* atau mengkehendaki Negara dan pemerintah untuk terlibat aktif dalam menjaga kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat, juga untuk menjaga ketertiban dan keamanan (*rust en orde*).⁴ Pemerintah yang memiliki kewenangan untuk mengatur masalah transportasi adalah Dinas Perhubungan. Walaupun belum ada aturan pasti yang mengatur tentang Bentor, hal ini tetap menjadi tugas

⁴ Ridawan HR, 2014, *Hukum Administrasi Negara: Edisi Revisi*, Rajawali Press, Jakarta, hlm. 14-15.

Pemerintah untuk melegalisasi ataupun melarang pengoperasian Bentor di Kota Yogyakarta ini.

Dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum pada Pasal 52 ayat (2) melarang pemilik kendaraan bermotor untuk memodifikasi kendaraan bermotornya apabila hasil modifikasi tersebut dapat membahayakan keselamatan lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui. Jadi seharusnya apabila hasil dari modifikasi bentor ini membahayakan penumpang maupun pengguna jalan lain, para pemilik maupun yang menggunakan bentor untuk mencari nafkah tidak dapat dibiarkan beroperasi, karena hal ini bertentangan dengan ketentuan yang berlaku.

Untuk melihat bagaimana penerapan hukum pidana bagi pengendara bentor, penulis tertarik untuk menulis judul penelitian “Aspek Hukum Pidana Dalam Pengoperasian Moda Transportasi Bentor (Becak Motor) di Kota Yogyakarta”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah, rumusan masalah yang akan diangkat adalah Bagaimana pengaturan dan penegakan Hukum Pidana pada pengoperasian moda transportasi Bentor di Kota Yogyakarta?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan maka tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh data tentang penerapan Hukum Pidana pada pengoperasian moda transportasi Bentor di Kota Yogyakarta.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini antara lain:

1. Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan tambahan ilmu bagi ilmu pengetahuan khususnya di bidang Ilmu Hukum Peradilan Pidana lebih khusus lagi mengenai penerapan Hukum Pidana pada pengoperasian Bentor di Kota Yogyakarta.

2. Praktis

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi para pihak yang memiliki kepentingan berupa manfaat-manfaat dari penelitian ini:

- a. Menteri Perhubungan, dalam hal mengeluarkan kebijakan terkait masalah bentor di Indonesia.
- b. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, dalam hal melakukan pengawasan dan pembenahan terkait masalah bentor di Yogyakarta.

- c. Masyarakat umum dan khususnya kepada penyusun, dalam hal tentang penerapan Hukum Pidana dalam pengoperasian bentor di Kota Yogyakarta.

E. Keaslian Penelitian

Penelitian dengan judul “Aspek Hukum Pidana dalam Pengoperasian Bentor (Becak Motor) di Kota Yogyakarta” ini benar-benar merupakan hasil karya dari penulis sendiri dan bukan merupakan hasil plagiasi. Dengan letak kekhususannya adalah penelitian yang berfokus pada bagaimana penerapan aspek pidana pada pengoperasian bentor di Kota Yogyakarta. Hal tersebut yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang sudah pernah di teliti sebelumnya.

Penulis-penulis lain tersebut antara lain:

1. Andi Fajar Anas, S1 Hukum Administrasi Negara, Pengendalian Becak Motor Sebagai Angkutan Umum Di Kota Makassar. Rumusan masalahnya adalah bagaimana upaya pengendalian becak motor sebagai angkutan umum di Kota Makassar, dan bagaimanakan hambatan dalam pengendalian becak motor sebagai angkutan umum di Kota Makassar. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menjelaskan upaya pengendalian becak motor sebagai angkutan umum di Kota Makassar dan untuk mengetahui serta menjelaskan hambatan pengendalian becak motor

sebagai angkutan umum di Kota Makassar. Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa Peraturan Walikota Nomor 22 tahun 2012 menjadi dasar hukum dalam melakukan pengendalian operasional becak motor di Kota Makassar. Berdasarkan pasal 2, bahwa becak motor hanya bisa beroperasi di wilayah yang sudah di atur dalam peraturan tersebut. Wilayah yang di maksud adalah di Pemukiman Kecamatan Tamalanrea, Pemukiman Kecamatan Biringkanaya, Pemukiman Kecamatan Tamalate, dan pemukiman Kecamatan Manggala. Dalam pasal 4 Peraturan Walikota nomor 22 tahun 2012 juga menjelaskan bahwa agar becak motor bisa diberikan izin dan bisa beroperasi, maka becak motor harus memenuhi standar kelaikan jalan yang dimana pemiliknya harus menyesuaikan spesifikasi rancang bangun kendaraan becak sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Tetapi pada pelaksanaannya kurang efektif karena sulitnya berdialog dengan pemilik becak motor mengenai batas wilayah dan tidak adanya inisiatif dari pemilik becak motor untuk mengubah model rangka becak motornya sesuai dengan aturan yang berlaku.⁵

2. Aulia Rachman Firdausy, S1 Ilmu Hukum, Penertiban Kendaraan Becak Motor (BETOR) Di Kota Yogyakarta Oleh Dinas

⁵ Andi Fajar Anas, 2017, *Pengendalian Becak Motor Sebagai Angkutan Umum Di Kota Makassar*, Universitas Hasanuddin Makassar, hlm. V.

Perhubungan Kota Yogyakarta. Rumusan Masalahnya adalah mengapa becak motor bisa beroperasi di Kota Yogyakarta dan bagaimana mekanisme penertiban becak motor (betor) yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui alasan betor bisa beroperasi di Kota Yogyakarta dan untuk mengetahui mekanisme penertiban yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dengan adanya becak motor. Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa becak motor melakukan sejumlah pelanggaran hukum. Pertama, becak motor digunakan sebagai angkutan umum tidak berizin. Kedua, rancang bangun masih belum terstandar. Belum pernah dilakukan uji operasional terhadap keberadaan becak motor. Dengan demikian Dinas Perhubungan melakukan sejumlah penertiban berbentuk pengawasan dan sanksi administratif. Penertiban di satu sisi sebagai penegakan hukum namun dasarnya masih lemah karena syarat-syarat penegakan hukum belum terpenuhi. Sehingga penertiban tersebut tidak efektif dan menyebabkan becak motor masih dapat beroperasi di Kota Yogyakarta.⁶

3. Indra Widjaya, Hukum Administrasi Negara, Upaya Dinas Perhubungan Terhadap Penertiban Becak Motor Di Kota Malang

⁶ Aulia Rachman Firdausy, 2017, *Penertiban Kendaraan Becak Motor (Betor) Di Kota Yogyakarta Oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta*, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, hlm. li.

(Studi Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di jalan Dengan Kendaraan Bermotor). Rumusan Masalah dalam penelitian ini adalah upaya apa saja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum dan kendala-kendala apa saja yang di hadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam melakukan upaya penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui upaya dan kendala apa saja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum. Kesimpulan dari penelitian ini adalah diketahui bahwa upaya Dinas Perhubungan terhadap penertiban Becak Motor di Kota Malang terkait penerapan Peraturan Daerah nomor 5 tahun 2011 tentang penyelenggaraan pengangkutan orang di jalan umum dengan kendaraan bermotor

yaitu adanya upaya preservatif. Bisa di lihat dengan bagaimana prioritas pengaturan becak dan becak motor yang mendapatkan izin untuk beroperasi di tempat-tempat wisata dalam wilayah Kota Malang dan jalur-jalur tertentu seperti kepasar di karenakan untuk menghindari kemacetan. Mencega pelanggaran becak motor dalam perlindungan hukum preventif, yaitu pengaturan tentang beroperasinya becak motor, bahwa becak motor hanya boleh beroperasi di jalur yang sudah di tentukan, seperti jalur wisata dan jalur-jalur tertentu seperti kepasar. Perlindungan represif yang dilakukan polisi, sehingga pengemudi becak motor yang beroperasi di Mitra Plaza ditangkap karena dianggap melanggar aturan. Sedangkan untuk kendalanya, jika di tinjau dalam Peraturan Daerah nomor 5 tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor adalah belum adanya peraturan resmi baik Peraturan Daerah maupun Peraturan Walikota tentang keberadaan becak motor, sehingga selama ini upaya yang di lakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Forum Lalu Lintas Kota Malang hanyalah sebatas insiatif daerah dengan melihat keberadaan becak motor.⁷

⁷ Indra Wijaya, 2014, *Upaya Dinas Perhubungan Terhadap Penertiban Becak Motor Di Kota Malang (Studi Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan orang di Jalan Dengan Kendaraan bermotor*, Universitas Brawijaya Malang, hlm. 1.

F. Batasan Konsep

Sesuai dengan judul penelitian ini, maka batasan konsepnya adalah sebagai berikut.

1. Aspek, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), aspek, merupakan pemunculan atau penginterpretasian gagasan, masalah, situasi dan sebagainya sebagai pertimbangan yang di lihat dari sudut pandang tertentu.⁸
2. Hukum Pidana, Menurut Prof. Moeljatno, S.H hukum Pidana adalah bagian daripada keseluruhan hukum yang berlaku di suatu Negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk:
 - a. Menentukan perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan dan dilarang, dengan disertai ancaman dan sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar aturan tersebut.
 - b. Menemukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
 - c. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar hukum.⁹

⁸ <https://kbbi.web.id/>

⁹ Sundari. E. dan Sumiarni. E., 2015, *Politik Hukum & Tata Hukum Indonesia*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, hlm. 118.

3. Pengoperasian, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Peng.o.pe.ra.si.an, merupakan proses, cara, perbuatan mengoperasikan; pengaryaan¹⁰
4. Transportasi, dalam bahasa latin yaitu *transportare* yang mana trans berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain.¹¹
5. Bentor adalah, modifikasi antara becak tradisional dan sepeda motor. Dengan tenaga penggeraknya yaitu tenaga motor atau mesin.
6. Kota Yogyakarta, adalah ibukota dari Propinsi DIY dan merupakan satu-satunya daerah tingkat II yang berstatus kota samping 4 daerah tingkat II lainnya yang berstatus Kabupaten.¹²

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang akan dilakukan adalah penelitian normatif yaitu penelitian yang dilakukan atau berfokus pada norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan. Dalam penelitian ini akan mengkaji mengenai norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan bagaimana pengaturan Hukum Pidana pada pengoperasian moda transportasi bentor di Kota Yogyakarta.

¹⁰ <https://kbbi.web.id/operasi>

¹¹ Adriansyah, 2015, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, Jakarta, hlm. 1.

¹² <http://www.bpkp.go.id/diy/konten/824/profil-kota-yogyakarta>

2. Sumber data

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif berupa data primer dan data sekunder yang terdiri atas:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah berupa peraturan perundang-undangan yang tata urutannya sesuai dengan Tata Cara Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Hukum Positif), terdiri atas:

- 1) Undang-Undang Dasar 1945
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- 3) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum
- 4) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap Kendaraan Bermotor
- 5) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2008 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 10 tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa pendapat hukum yang diperoleh dari buku-buku, internet, judul, jurnal, majalah ilmiah, surat kabar elektronik yang relevan dengan permasalahan dengan penelitian penulis, dan wawancara.

3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah cara untuk mendapat atau memperoleh data penelitian terhadap jenis hukum normatif, dengan ini metode penelitian yang digunakan yaitu:

a. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan dilakukan oleh penulis dengan cara mempelajari peraturan perundang-undangan, buku, internet, dan fakta hukum.

b. Wawancara

Wawancara adalah proses tanya jawab yang dilakukan oleh peneliti kepada narasumber yang berkepentingan dalam kaitannya dengan aspek hukum pidana dalam pengoperasian bentor di Kota Yogyakarta, yaitu Bapak Subarkah sebagai Kepala Seksi Tata Tertib SubDirektorat Pembinaan Penegakkan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda D.I.Y., Bapak Aris Waluyo sebagai Kepala Seksi Tindakan dan Pelanggaran SubDirektorat Pembinaan Penegakan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda D.I.Y., dan Bapak Harry Agustriono sebagai Kepala Bidang Pengendalian Operasional Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Data yang di terima dari proses

tanya jawab itu nantinya akan berguna untuk menambah informasi peneliti terhadap masalah yang di angkat.

4. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan penulis adalah analisis kualitatif, yaitu sesuai dengan 5 (lima) tugas ilmu hukum dogmatif.

a. Deskripsi Hukum Positif

Tugas ini meliputi isi dan struktur hukum positif berupa peraturan perundang-undangan tentang “Aspek Hukum Pidana Dalam Pengoperasian Moda Transportasi Bentor Di Kota Yogyakarta”

b. Sistematika Hukum Positif

Langkah ini dilakukan untuk mensistematisasi isi dan struktur dalam hukum positif secara vertikal maupun horizontal, sistematika veritikal adalah menemukan ada tidaknya sinkronisasi peraturan perundang-undangan yang umum dengan yang khusus.

c. Analisis Hukum Positif

Sebuah norma bersifat *open system* yang berarti norma tersebut bersifat terbuka untuk dilakukan evaluasi dan kritik.

d. Interpretasi Hukum Positif

- 1) Interpretasi Gramatikal merupakan penafsiran yang dilakukan dengan mengartikan suatu bagian kalimat menurut bahasa sehari-hari atau bahasa hukum.
- 2) Interpretasi teleogis merupakan penafsiran yang dilakukan Undang-Undang dengan menyelidiki maksud pembuat dan tujuan dibuatnya Undang-Undang.
- 3) Interpretasi sistematis merupakan suatu penafsiran yang dilakukan dengan bertitik tolak dari sistem aturan mengartikan suatu ketentuan hukum.

e. Menilai Hukum Positif

Untuk mengetahui nilai-nilai yang terkandung dalam peraturan-peraturan hukum positif yang terkait mengenai penerapan hukum pidana terhadap pengoperasian bentor di Kota Yogyakarta.

5. Proses Berpikir

Proses berpikir dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan kerangka berpikir deduktif yang dimana kerangka berpikir deduktif ini adalah cara berpikir yang dimulai dari suatu pengetahuan yang bersifat umum kemudian diarahkan ke pengetahuan yang sifatnya lebih khusus.

H. Sistematika Penulisan Hukum/Skripsi

Sistematika skripsi terdiri dari tiga bab, yaitu:

1. BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, batasan konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan hukum/skripsi.

2. BAB II: PEMBAHASAN

Pada bab II terdiri dari 3 sub-bab, pada sub-bab pertama yang merupakan variable/konsep pertama, penulis membahas mengenai ruang lingkup aspek hukum pidana dan pengertian pelanggaran dalam hukum pidana. Sub-bab yang kedua penulis membahas mengenai pengoperasian bentor di Kota Yogyakarta yang terdiri dari, tinjauan umum mengenai pengoperasian kendaraan umum, tinjauan mengenai perizinan, serta pengaturan tentang modifikasi kendaraan bermotor. Sub-bab yang ketiga merupakan variabel/konsep ketiga yang membahas mengenai penerapan hukum pidana pada pengoperasian moda transportasi umum bentor di Kota Yogyakarta.

3. BAB III: PENUTUP

Bab ini penulis akan menulis mengenai kesimpulan serta saran yang menyangkut pembahasan dan penelitian yang dilakukan.