

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELAKU TINDAK
PIDANA LALU LINTAS TENTANG “OVER DIMENSI” DI
KEPOLISIAN RESORT KOTA BESAR SEMARANG**



TESIS

Oleh:

YUNANTO DWI HANDOKO

20301900203

**MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG**

2021

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA
LALU LINTAS “OVER DIMENSI” DI KEPOLISIAN
RESORT KOTA BESAR SEMARANG**

TESIS

Oleh :


YUNANTO DWI HANDOKO

NIM : 20301900203
Kosentrasi : Hukum Pidana

Disetujui oleh :
Pembimbing I
Tanggal,


Dr. Marvanto, S.H., M.H.
NIDN : 06-2908-6301

Pembimbing II,
Tanggal,


Dr. Ira Alia Maerani, S.H., M.H.
NIDN : 06-0205-7803

Mengetahui
Ketua Program Magister (S2) Ilmu Hukum


Dr. Hj. Sri Kusriyah, S.H., M.Hum.
NIDN : 06-1507-6202



**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA
LALU LINTAS “OVER DIMENSI” DI KEPOLISIAN
RESORT KOTA BESAR SEMARANG**

TESIS

Oleh :

YUNANTO DWI HANDOKO

NIM : 20301900203
Konsentrasi : Hukum Pidana

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada hari Jumat, tanggal 6 Agustus 2021
Dan Dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,

Dr. Hj. Siti Rodhiyah Dwi Istinah, S.H., M.H.
NIDN : 06-1306-6101

Anggota I

Dr. Maryanto, S.H., M.H.
NIDN : 06-2908-6301

Anggota II

Dr. Ira Alia Maerani, S.H., M.H.
NIDN : 06-0205-7803

Mengetahui
Ketua Program Magister Ilmu Hukum

Dr. H. Sri Kusriyah, S.H., M.Hum.
NIDN: 06-1507-6202

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : YUNANTO DWI HANDOKO

NIM : 20301900203

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah Tesis yang berjudul

**" PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA
LAJU LINTAS "OVER DIMENSI"
DIKEPOLISIAN RESORT KOTA BESAR SEMARANG"**

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, Agustus 2021

Yang Membuat

YUNANTO DWI HANDOKO

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Daftar Isi.....	iii
Abstraksi.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	6
E. Kerangka Konseptual	7
1. Penegakan Hukum.....	7
2. Pengertian Tindak Pidana.....	8
3. Pengertian Lalu Lintas.....	9
4. Pengertian Kepolisian Lalu Lintas.....	10
5. Overload dan Overdimensi.....	11
F. Kerangka Teoretis	13
1. Teori Penegakan Hukum.....	13
2. Teori Efektifitas Hukum	17
3. Teori Kemanfaatan dalam Perspektif Hukum Islam.....	19
G. Metode Penelitian.....	22
1. Metode Pendekatan Penelitian	22
2. Spesifikasi Penelitian	23
3. Jenis dan Sumber Data	23
4. Metode Pengumpulan Data	27
5. Populasi dan Metode Pengumpulan Sampel	27
6. Metode Analisis Data.....	29

H.	Sistematika Penulisan.....	29
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....		31
A.	Teori Penegakan Hukum	31
B.	Teori Lalu Lintas	48
C.	Kebijakan Penal dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	69
D.	Kepolisian Lalu Lintas	70
E.	Perspektif Hukum Islam Tentang Tertib Berlalu Lintas	72
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		75
A.	Faktor Penyebab Terjadinya Tindak Pidana Lalu Lintas Overdimensi di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang	75
B.	Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Overdimensi di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang	80
C.	Hambatan dan Solusi Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Overdimensi di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang.....	98
BAB IV PENUTUP		102
A.	Simpulan.....	102
B.	Saran.....	103
DAFTAR PUSTAKA		105

Abstraksi

Tesis ini bertujuan menganalisis : (1) penyebab terjadinya tindak pidana lalu lintas *overdimensi* di wilayah hukum Polrestaes Semarang. (2) Penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas *over dimensi*. (3) Hambatan dan solusi dalam mengatasi penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas *overdimensi* di wilayah hukum Polrestaes Semarang.

Metode penelitian yang digunakan melalui pendekatan yuridis empiris. Spesifikasi penelitian dalam tesis ini bersifat deskriptif analisis. Data primer berupa hasil wawancara berbasis *purposive sampling* beserta data sekunder meliputi data bahan hukum primer, sekunder dan tersier, dielaborasi melalui orientasi pendekatan teori penegakan hokum serta efektifitas hokum, selain itu juga menggunakan pendekatan peraturan undang-undang sedemikian rupa problematika tindak pidana lalu lintas *overdimensi* kendaraan bermotor menjadi terang benderang.

Penelitian ini menemukan hasil berupa : (1) Faktor penyebab tindak pidana lalu lintas *overdimensi* kendaraan bermotor di Polrestaes Semarang meliputi : aspek teknis, aspek pengawasan dan aspek ekonomi. Skala dominansi penyebab motif ekonomi menjadi determinan utama.(2) Penegakan hukum tindak pidana lalu lintas *overdimensi* kendaraan bermotor (*Criminal Justice System*), melalui tahapan penyidikan dan penyelidikan yang mengoperasionalkan diksi “ ..yang dioperasikan di dalam negeri..” sebagai *locus delicti* penerang adanya tindak pidana. Putusan majelis hakim menghukum terdakwa dengan sarana pidana denda yang cukup efektif dalam upaya menanggulangi tindak pidana yang berbasis ekonomi. (3)Kendala dan solusi penegakan hokum tindak pidana lalu lintas *overdimensi* kendaraan bermotor terdiskripsi dalam: pertama, substansi hukum berupa rumusan yuridis pasal 277 UU LLAJ yang masih berpotensi adanya kelemahan yuridis. Solusi yang mendasar adalah reformulasi dengan diksi jelas dan pedoman pemidanaan yang operasional. Kedua, struktur hukum/penegakan hukum berupa kendala koordinasi hampir di semua level *stake holder* pencegahan dan penindakan pelanggaran UU LLAJ. Solusi yang dapat dilakukan adalah penguatan sinergitas antar pihak yang berkepentingan berupa sinergi strategis, teknis dan operasional. Ketiga, budaya hukum yang teridentifikasi: kurangnya kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang ada dan prinsip ego sektoral pada Aparat Penegak Hukum. Solusi yang dilakukan adalah literasi budaya hukum masyarakat dalam berlalu lintas dan penguatan prinsip *distribution of power* bagi Aparat Penegak Hukum. Saran bagi pengusaha angkutan barang, dapat bekerjasama dengan mode transportasi Kereta Api.

Kata Kunci: Penegakan Hukum; Tindak Pidana Lalu Lintas; Over Dimensi

Abstraction

This thesis aims to analyze: (1) the causes of the occurrence of overdimensional traffic crimes in the jurisdiction of the Semarang Polrestabes. (2) Law enforcement against perpetrators of over-dimensional traffic crimes. (3) Obstacles and solutions in overcoming law enforcement against perpetrators of overdimensional traffic crimes in the jurisdiction of Polrestabes Semarang.

The research method used is an empirical juridical approach. The research specification in this thesis is descriptive analysis. Primary data in the form of interviews based on purposive sampling along with secondary data covering primary, secondary and tertiary legal material data, elaborated through the orientation of law enforcement theory approaches and legal effectiveness, in addition to using a statutory regulatory approach in such a way that the problems of traffic crimes are overdimensional vehicles motor is bright.

This study found the results in the form of: (1) The factors causing the traffic crime of overdimensional motorized vehicles at the Semarang Police Station include: technical aspects, supervision aspects and economic aspects. The scale of the dominance of the causes of economic motives is the main determinant. (2) Law enforcement of the over-dimensional motor vehicle traffic crime (Criminal Justice System), through the stages of investigation and investigation that operationalizes the diction "...which is operated domestically .." as the locus delicti illuminator there is a crime. The decision of the panel of judges sentenced the defendant to a fine which was quite effective in an effort to tackle economic-based criminal acts. (3) Obstacles and solutions for law enforcement of motorized vehicle traffic crimes are described in: first, the legal substance in the form of a juridical formulation of Article 277 of the LLAJ Law which still has the potential for juridical weaknesses. The basic solution is reformulation with clear diction and operational punishment guidelines. Second, the legal structure/law enforcement is in the form of coordination problems at almost all stakeholder levels to prevent and prosecute violations of the LLAJ Law. The solution that can be done is to strengthen the synergy between interested parties in the form of strategic, technical and operational synergies. Third, the legal culture identified: lack of compliance with existing laws and regulations and the principle of sectoral ego in Law Enforcement Apparatus. The solution is the literacy of the community's legal culture in traffic and strengthening the principle of distribution of power for law enforcement officials. Suggestions for freight forwarders, can cooperate with the Rail transportation mode.

Keywords: Law Enforcement; Traffic Crime; Over Dimension

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Semakin berkembangnya infrastruktur jalan di Indonesia, baik jalan tol maupun jalan non tol sebagai upaya untuk mendukung pertumbuhan perekonomian, telah berimplikasi pada meningkatnya tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas¹. Salah satu faktor yang berkontribusi dalam meningkatnya tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas tersebut adalah keterlibatan kendaraan angkutan yang dalam proses penyelidikan kecelakaan lalu lintas terbukti mengalami kegagalan fungsi teknis, baik kegagalan sistem rem maupun kegagalan pengendalian stabilitas kendaraan.

Kegagalan fungsi teknis kendaraan angkutan tersebut selain disebabkan oleh tidak maksimalnya perawatan juga disebabkan oleh adanya pelanggaran spesifikasi teknis yang telah ditentukan². Hal ini mengakibatkan kendaraan angkutan menjadi overdimensi yang sangat berpotensi menjadi *overload* untuk mengejar keuntungan bisnis semata dengan mengabaikan faktor keselamatan. Sayangnya, permasalahan tersebut di atas belum pernah dibahas secara serius sehingga pelanggaran spesifikasi teknis menjadi marak yang berakibat banyaknya kendaraan angkutan yang tidak berkeselamatan.

¹ Kecelakaan di tol Cipularang KM 91 tanggal 2 September 2019 pukul 13.00 wib yang diakibatkan oleh sebuah truk dump yang mengalami kegagalan fungsi rem dengan melibatkan 21 kendaraan bermotor dengan jumlah korban 17 orang, 9 diantaranya meninggal dunia. (CNN Indonesia, 2 September 2019)

² Dalam proses perubahan bentuk kendaraan, perusahaan karoseri harus berpedoman pada Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan selaku regulator dalam masalah ini juga belum mampu secara maksimal melakukan upaya pencegahan melalui kegiatan pengawasan dan pengendalian mengingat terputusnya rantai komando dengan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota selaku operator pelaksana penerbitan buku kir sebagai bukti keabsahan operasionalisasi kendaraan angkutan³.

Semakin bertambahnya penduduk dan semakin berkembangnya ekonomi di negara-negara berkembang seperti Indonesia menuntut masyarakat untuk mempunyai mobilitas yang tinggi agar dapat memenuhi kebutuhan hidupnya untuk dapat bermobilitas yang tinggi masyarakat tentunya memerlukan alat atau sarana transportasi, selain itu saat ini alat transportasi yang banyak dipakai oleh masyarakat adalah transportasi darat, yaitu alat transportasi pribadi maupun transportasi umum. Dalam UUD 1945 Pasal 34 ayat 3 menyebutkan bahwa “Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak”.

Angkutan umum berupa kendaraan beroda empat, masyarakat juga menggunakan angkutan alternatif lainnya berupa ojek dan angkutan umum. Angkutan umum merupakan sarana perangkutan yang sangat populer di Indonesia. Perkembangan angkutan umum di Indonesia berbeda antara satu wilayah dengan wilayah lain. Seiring dengan perkembangan teknologi, angkutan umum mulai dimodifikasi sesuai dengan kebutuhan dalam *kubikasi*

³ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan memberikan apresiasi dan ucapan terimakasih kepada Satuan Lalu Lintas Polrestabes Semarang atas pelaksanaan penyidikan kejahatan lalu lintas dalam hal tindak pidana overdimensi.

(jumlah banyaknya barang yang dimuat) tanpa mempertimbangkan faktor keamanan, keselamatan dan ketertiban dan kelancaran lalu lintas, selanjutnya disebut dengan over dimensi.

Ketentuan dalam hal kewajiban uji tipe kendaraan angkutan umum ataupun kendaraan overdimensi diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di samping Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ada pula Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012.

Ketentuan persyaratan teknis kendaraan bermotor yang ada dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan itu terdapat pada Pasal 50 yaitu :

(1) Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

(2) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

a. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan layak jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan

b. Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.

Adapun ketentuan mengenai Pasal 1 angka 12 dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan (PP No 55/2012), menjelaskan bahwa Modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor .

Berdasarkan hal hal tersebut di jelaskan bahwa setiap pihak yang hendak melakukan modifikasi atau kendaraan bermotornya, diwajibkan untuk memiliki izin atas modifikasinya sebagaimana di persyaratkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalandan PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan.

Jika modifikasi di lakukan tanpa memiliki izin dan tanpa lulus uji tipe, maka berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan : Bunyi Pasal 277 “ Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe kelayakannya jalan, uji mutunya dan uji ketahanannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”.

Kendaraan over dimensi tersebut dilarang keras karena transportasi itu tanpa memperhitungkan faktor keamanan, keselamatan dan ketertiban dan

kelancaran lalu lintas, dan hanya mementingkan keuntungan dari para pengusaha angkutan umum.

Dari paparan di atas kendaraan angkutan umum bermotor yang masih banyak beroperasi di jalan umum serta kurangnya keamanan pada kendaraan angkutan umum bermotor khususnya di Kota Semarang. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk meneliti dari segi penegakan hukum terhadap beroperasinya kendaraan angkutan umum bermotor di wilayah hukum Kota Semarang dalam perspektif Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, peneliti mengambil judul tesis tentang :“Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Over Dimensi di Kepolisian Resort Kota Besar Semarang”

B. Perumusan Masalah

Adapun perumusan masalah dalam penulisan tesis ini adalah :

1. Apa penyebab terjadinya tindak pidana lalu lintas *over dimensi* di wilayah hukum Polrestabes Semarang?
2. Bagaimana penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas *over dimensi* di Polrestabes Semarang?
3. Bagaimana hambatan dan solusi dalam penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas *over dimensi* di Polrestabes Semarang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai oleh penulis dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis penyebab terjadinya tindak pidana lalu lintas *over dimensi* di wilayah hukum Polrestabes Semarang.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas *over dimensi* di Polrestabes Semarang.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis hambatan dan solusi dalam penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas *over dimensi* di Polrestabes Semarang.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian dalam penulisan tesis ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan terhadap ilmu pengetahuan tentang lalu lintas khususnya upaya penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas *over dimensi* di Kepolisian Resort Kota Besar Semarang Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas.

2. Manfaat praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi para penegak hukum khususnya aparat Polisi Lalu Lintas di wilayah Hukum Polrestabes Semarang, dan juga terhadap masyarakat tentang penggunaan angkutan umum kendaraan bermotor yang *overdimensi* di wilayah hukum Polrestabes Semarang

E. Kerangka Konseptual

1. Penegakan Hukum

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari sudut subjeknya, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh subjek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum oleh subjek dalam arti yang terbatas atau sempit.

Dalam arti luas, proses penegakan hukum itu melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, dari segi subjeknya itu, penegakan hukum itu hanya diartikan sebagai upaya aparat penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya. Dalam memastikan tegaknya hukum itu, apabila diperlukan, aparat penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan daya paksa⁴.

2. Pengertian tindak pidana

Tindak pidana mempunyai dua sifat yaitu sifat formil dan sifat materiil, sifat formil dalam tindak pidana dilarang dan diancam dengan

⁴ http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf , diunduh pada tanggal 2 Agustus 2020

hukuman oleh undang-undang adalah melakukan perbuatan (dengan selesainya tindak pidana itu, tindak pidana terlaksana), kemudian dalam sifat materiil, dalam jenis tindak pidana yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang adalah timbulnya suatu akibat (dengan timbulnya akibat, maka tindak pidana terlaksana).

Menurut Wirjono Prodjodikoro dalam buku Azas-azas Hukum pidana di Indonesia memberikan suatu pengertian mengenai tindak pidana adalah pelanggaran norma-norma dalam tiga bidang hukum lain, yaitu Hukum Perdata, Hukum Ketatanegaraan, dan Hukum Tata Usaha Pemerintah, yang oleh pembentuk undang-undang ditanggapi dengan suatu hukum pidana, maka sifat-sifat yang ada dalam suatu tindak pidana adalah sifat melanggar hukum, karena tidak ada suatu tindak pidana tanpa sifat melanggar hukum⁵.

Istilah Tindak Pidana adalah dimaksudkan sebagai terjemahan dari istilah Belanda “Strafbaar Feit” atau “Delik”. Menurut K. Wantjik Saleh, ada enam istilah yang tercipta dalam bahasa Indonesia untuk menterjemahkan istilah “strafbaar feit” atau “delik” ini; yaitu⁶:

1. Perbuatan yang boleh dihukum
2. Peristiwa pidana
3. Pelanggaran pidana
4. Perbuatan pidana
5. Tindak pidana

⁵ Prodjodikoro, Wirjono, Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia, (Bandung: Refika Aditama, 2003), hlm. 1.

⁶ Saleh, Wantjik K. Tindak Pidana Korupsi dan Suap, (Jakarta: Parametika, 1996), hlm. 15.

3. Pengertian Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas adalah gerak/pindah kendaraan manusia dan hewan di jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak. Angkutan adalah pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukan lalu lintas.⁵

Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua) atau (tiga) tanpa rumah-ruhan, baik dengan atau tanpa kereta di samping. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

4. Tinjauan tentang Kepolisian Lalu Lintas

Polisi Lalu Lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas melaksanakan tugas kepolisian yang mencakup penjagaan, pengawasan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidik kecelakaan

⁵<http://arpanbidar.blogspot.com/2011/05/pengertian-lalu-lintas.html>, diunduh pada tanggal 2 Agustus 2020

lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara ketertiban dan kelancaran lalu lintas.⁶

Keberadaan polantas menjadi hal penting dalam menanggulangi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas, untuk menanggulangi pelanggaran tersebut maka polantas melakukan upaya preventif dalam pencegahan pengendara motor saat berlalu lintas di jalan raya baik itu memberikan isyarat lalu lintas, pengaturan marka jalan dan menata rambu-rambu lalu lintas yang baik sehingga pengguna jalan dalam berkendara dapat mematuhi petunjuk yang telah diatur oleh polantas.

Tugas Polisi Lalu Lintas adalah melaksanakan Tugas Polri di bidang Lalu lintas yang meliputi segala usaha, pekerjaan dan kegiatan dalam pengendalian Lalu lintas untuk mencegah dan meniadakan segala bentuk gangguan serta ancaman agar terjamin keamanan, keselamatan dan kelancaran Lalu lintas di jalan umum.

5. Pengertian Over Load dan Over Dimensi.

Pengertian **Over Loading** dibagi menjadi 2 (dua) kata, **Over** yang bermakna “lebih” sedangkan **Loading** yang bermakna “permuatan, beban, pembebanan”, sehingga Over Loading dimaknakan kelebihan pada pemuatan, beban, pembebanan barang yang diangkut. Pelanggaran tindak pidana ini terdapat pada Pasal 307 UU No 2009 ttg LLAJ, yang

⁶<http://eprints.uny.ac/1843/4/pdf>, diunduh pada tanggal 2 Agustus 2020

berbunyi: *“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”*.

Subyek pelaku **“Pengemudi”** karena terdapat Unsur **“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang”**

Pengertian **Over Dimensi** dibagi menjadi 2 (dua) kata, **Over** yang bermakna “lebih” sedangkan **Dimensi** yang bermakna “Ukuran (panjang, lebar, tinggi, luas dan sebagainya)”, sehingga Over Dimensi dimaknakan kelebihan pada ukuran (panjang, lebar, tinggi, luas dan sebagainya) fisik kendaraan bermotor (Pasal 47 ayat (2)). Pelanggaran tindak pidana ini terdapat pada Pasal 277 UU No 2009 ttg LLAJ, yang berbunyi: *“Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”*.

Subyek pelaku *BUKAN* seorang pengemudi melainkan adalah “**Setiap Orang yang memasukan kendaraan bermotor dan seterusnya.....yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe**”

Ketentuan dalam UU No. 22 Tahun 2009 ttg LLAJ dalam Pasal 316 adalah sebagai berikut :

1. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, **Pasal 307**, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 **adalah pelanggaran.**
2. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), **Pasal 277**, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 **adalah kejahatan**

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrifve*) dan pelanggaran (*overtredingen*).

Mengenai kejahatan itu sendiri di dalam KUHP diatur didalam Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur pada Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana erdapat dua

pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan kuantitatif.

F. Kerangka Teoritis

1. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan suatu persoalan yang dihadapi oleh setiap masyarakat. Perkataan penegakan hukum mempunyai konotasi menegakkan melaksanakan ketentuan dalam masyarakat, sehingga dalam konteks yang lebih luas penegakan hukum merupakan suatu proses berlangsungnya perwujudan konsep-konsep yang abstrak menjadi kenyataan. Proses penegakan hukum dalam kenyataannya memuncak pada pelaksanaan oleh para pejabat hukum penegak hukum itu sendiri⁸.

Dalam pelaksanaan penegakan hukum perlu adanya suatu penyuluhan hukum guna untuk mencapai kadar kesadaran hukum yang tinggi dalam masyarakat sehingga masyarakat dapat menghayati hak dan kewajiban asas masyarakat dalam rangka tegaknya hukum dan terbentuknya sikap dan prilaku yang taat pada hukum.⁹

Penegak hukum adalah petugas badan yang berwenang dan berhubungan dengan masalah peradilan yang tugasnya menyelesaikan konflik atau perkara hukum. Hukum dapat tercipta bila masyarakat sadar akan hukum tanpa membuat kerugian pada orang lain. Satjipto Rahardjo, menjelaskan bahwa hakikat dari penegakan hukum adalah suatu proses

⁸ Ishaq, 2012, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm 244

⁹ Padmo Wahyono dkk. 1997, *Kerangka Landasan Pembangunan Hukum*, Pustaka Sinar Harapan, hlm 31

untuk mewujudkan keinginan-keinginan atau ide-ide hukum menjadi kenyataan. Keinginan hukum adalah pikiran badan pembentuk undang-undang yang berupa ide atau konsep tentang keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial yang dirumuskan dalam peraturan hukum.¹⁰

Penegakan hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia. Agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus dilaksanakan. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung secara normal, damai tetapi dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah dilanggar harus ditegakkan. Melalui penegakan hukum inilah hukum itu menjadi kenyataan. Dalam menegakan hukum ada tiga unsur yang harus diperhatikan, yaitu:¹¹

1. Kepastian Hukum (*rechtssicherheit*) :

Hukum harus dilaksanakan dan ditegakkan. Setiap orang mengharapkan dapat ditetapkannya hukum dalam hal terjadi peristiwa yang konkrit. Bagaimana hukumnya itulah yang harus berlaku, pada dasarnya tidak boleh menyimpang: *fiat justitia et pereat mundus* (meskipun dunia akan runtuh, hukum harus ditegakkan) itulah yang diinginkan oleh kepastian hukum. Kepastian hukum merupakan perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti seorang akan memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.

2. Manfaat (*zweckmassigkeit*) :

¹⁰ Satjipto Raharjo, 2001, *Masalah Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Sinar Baru, Bandung, hlm. 15

¹¹ Sudikno Mertokusumo, 1999, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, hlm 145

Masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberi manfaat dan kegunaan bagi masyarakat. Jangan karena hukum dilaksanakan atau ditegakkan justru akan timbul keresahan di dalam masyarakat.

3. Keadilan (*gerechtigheit*) :

Merupakan salah satu tujuan hukum yang utama di samping kepastian hukum (*Rechtssicherheit*) dan kemanfaatan (*Zwckmassigkeit*). Keadilan sendiri berkaitan erat dengan pendistribusian hak dan kewajiban. Di antara sekian hak yang dimiliki manusia, terdapat sekumpulan hak yang bersifat mendasar sebagai anugerah tuhan yang maha Esa, yang disebut dengan hak asasi manusia. Itulah sebabnya masalah filsafat hukum yang kemudian dikupas adalah hak asasi manusia atau hak kodrati manusia.

Menurut Soerjono Soekanto, ada beberapa hal yang bisa mempengaruhi penegakan yaitu berkaitan dengan hukum atau peraturan perundangannya, selanjutnya ada pihak yang terlibat langsung kasus seperti aparat yang bertugas, lalu adanya fasilitas kebudayaan dan masyarakat yang sangat berpengaruh pada kondisi hukum suatu negara.¹² Penegakan hukum khususnya di dalam hukum pidana merupakan proses pelaksanaan hukum untuk menentukan tentang apa yang menurut hukum dan apa yang melawan hukum, menentukan

¹² Soerjono Soekanto, 2004, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo, Jakarta, hlm. 23

tentang perbuatan mana yang dapat dihukum menurut ketentuan hukum pidana materiil, dan petunjuk tentang bertindak serta upaya yang harus dilakukan untuk kelancaran berlakunya hukum baik sebelum, maupun sesudah perbuatan melanggar hukum itu terjadi sesuai dengan ketentuan hukum pidana formil.¹³

Negara Indonesia adalah negara hukum (*recht staats*), maka setiap orang yang melakukan tindak pidana harus mempertanggungjawabkan perbuatannya melalui penegakan hukum. Hukum dalam hal ini merupakan sarana bagi penegakan hukum. Penegakan hukum mengandung makna bahwa tindak pidana adalah suatu perbuatan yang dilarang oleh aturan hukum dan disertai dengan sanksi yang berupa pidana tertentu sebagai pertanggung jawabannya.

2. Teori Efektivitas hukum

Teori efektivitas ini dapat diartikan sebagai keterbatasan dalam mencapai target atau tujuan yang telah ditetapkan efektivitas memiliki beragam jenis, salah satunya adalah efektivitas sebuah peraturan. Efektivitas dalam studi ini diartikan bahwa perbuatan nyata orang-orang sesuai dengan norma-norma hukum¹⁴.

¹³ Mardjono Reksodiputro, 1994, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, UI Press, Jakarta, hlm. 79

¹⁴ Hans Kelsen, 2013, *Teori Tentang Hukum Dan Negara, Diterjemahkan dari buku Hans Kelsen, General Theory of law State oleh raisul Muttaqien*, Nusa Media, Bandung, hlm 54

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu :¹⁵

- 1) Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
- 2) Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- 4) Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
- 5) Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

3. Teori Kemanfaatan dalam perspektif Hukum Islam

Upaya pembangunan dalam bidang hukum terkait dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005-2025, Bab IV.1.3 tentang Arah Pembangunan Jangka Panjang Tahun 2005-2025 yang antara lain menyebutkan: “...pembangunan hukum diarahkan pada makin terwujudnya Sistem Hukum Nasional yang mantap bersumber pada Pancasila dan UUD 1945, yang mencakup pembangunan materi hukum, struktur hukum, termasuk aparat hukum, sarana dan prasarana hukum” seperti diketahui sampai saat ini, hukum positif kita masih terdiri dari unsur-unsur: (1) Hukum

¹⁵ Soejono Soekanto, 2008, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT .Raja Grafindo Persada , Jakarta, hlm 8

Adat, (2) Hukum Islam, dan (3) Hukum Barat, oleh karena itu hukum positif Indonesia belum sepenuhnya mencerminkan nilai-nilai untuk melakukan pembaharuan sistem hukum pidana kita yang diorientasikan pada nilai-nilai Pancasila yang menjadi filsafat bangsa, yang berbeda dengan nilai-nilai yang bersumber dari bangsa asing. Oleh karena itu, pembangunan hukum nasional yang mengambil sari pati hukum nasional yang hidup di masyarakat Indonesia merupakan cita ideal yang sudah semestinya diperjuangkan dengan gigih. Bukan mempertahankan hukum bangsa kolonial yang memiliki pandangan dan konsep nilai yang berbeda dengan bangsa kita.

Tujuan pembangunan nasional sebagaimana tertuang dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, merupakan bentuk keseimbangan antara *social defense* (perlindungan masyarakat/kepentingan umum) dan *social welfare* (perlindungan/pembinaan individu).

Ide dasar nilai keseimbangan terdapat dalam Al-Qur'an, antara lain dalam Q.S. Al-Mulk Ayat 3 dan Q.S. Al-Infitar Ayat 7. Berikut ayat yang dimaksud :

إِذَا الْقَوَا فِيهَا سَمِعُوا لَهَا شَيْقَاقًا وَهِيَ تَفُورُ ﴿٧﴾

sekaligus terjemahannya Artinya : Yang telah menciptakan tujuh langit berlapis-lapis. Kamu sekali-kali tidak melihat pada ciptaan Tuhan Yang Maha Pemurah sesuatu yang tidak seimbang. Maka lihatlah berulang-ulang, adakah kamu lihat sesuatu yang tidak seimbang. (QS. Al- Mulk: 7)

الَّذِي خَلَقَكَ فَسَوَّاكَ فَعَدَلَكَ ﴿٧﴾

Artinya : Yang telah menciptakan kamu lalu menyempurnakan kejadianmu dan menjadikan (susunan tubuh)mu seimbang.(QS. Al-Infitar : 7)

Berangkat dari ide keseimbangan yang terdapat dalam Al-Qur'an yang melahirkan harmoni, keserasian, dan keadilan, maka dalam ranah Hukum Pidana ide keseimbangan itu *di break down* dalam bentuk ide keseimbangan monodualistik antara lain dalam bentuk:

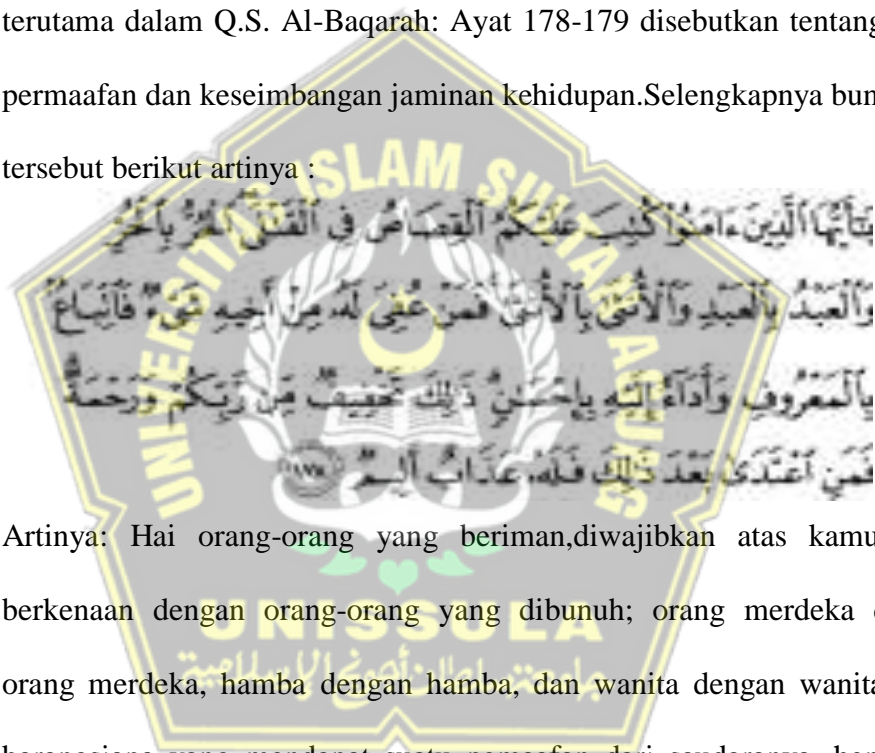
1. Keseimbangan antara kepentingan umum/masyarakat dan kepentingan individu;
2. Keseimbangan antara perlindungan/kepentingan pelaku (ide individualisasi pidana) dan korban;
3. Keseimbangan antara faktor “objektif”(perbuatan/lahiriah) dan “subjektif” (orang/batiniah/sikap batin); ide “daad-daderstrafrecht”;
4. Keseimbangan antara kriteria “formal” dan “materiel”;
5. Keseimbangan antara “kepastian hukum”, “kelenturan/elastisitas/fleksibilitas”, dan “keadilan”;
6. Keseimbangan antara nilai-nilai nasional dan nilai-nilai global/internasional/universal.

Beberapa karakteristik prinsip individualisasi pidana menurut Barda Nawawi Arief sebagai berikut :

1. Pertanggungjawaban (pidana) bersifat pribadi/perorangan (asas personal);
2. Pidana hanya diberikan kepada orang yang bersalah (asas culpa-bilitas : “tiada pidana tanpa kesalahan”);
3. Pidana harus disesuaikan dengan karakteristik dan kondisi si pelaku. Ini berarti harus ada kelonggaran/fleksibilitas bagi hakim dalam memilih sanksi pidana (jenis maupun berat ringannya sanksi) dan harus ada kemungkinan modifikasi pidana (perubahan/ penyesuaian) dalam pelaksanaannya.

Implementasi ide keseimbangan dalam syarat pemidanaan selain menerapkan asas legalitas dan asas culpabilitas di mana tiada pidana tanpa kesalahan, namun dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan yang dikenal dengan permaafan (rechterlijk/ judicial pardon) (Lihat Tabel Implementasi Ide Keseimbangan dalam Pemidanaan). Unsur permaafan ini mengkomodifikasi hukum yang hidup di masyarakat. Di mana masyarakat Indonesia yang mayoritas beragama Islam, merujuk Hukum Islam sebagai salah satu sumber hukum. Di mana dalam perkara pembunuhan yang wajib qishash atas kasus tersebut, jika ada permaafan dari korban atau ahli warisnya, maka kepada mereka berhak menuntut diyat sesuai dengan ketentuan atau sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak atau bahkan membebaskan sama sekali tanpa menuntut apapun kepada pelaku. Selain ada hukuman pokok ada hukuman pengganti. Jadi, berlaku asas legalitas formal juga berlaku asas legalitas materiil.

Keseimbangan kewenangan hakim dalam memutus perkara tidak melulu menggunakan rechterlijk/judicial pardon dimana terdapat kewenangan memaafkan (tidak memidana) walaupun terdapat tindak pidana dan kesalahan, namun juga menerapkan culpain causa yakni kewenangan tetap memidana walaupun ada alasan penghapus pidana. Di dalam Al-Qur'an sebagai sumber hukum tertinggi dalam Hukum Islam terutama dalam Q.S. Al-Baqarah: Ayat 178-179 disebutkan tentang unsur pemaaafan dan keseimbangan jaminan kehidupan. Selengkapnya bunyi ayat tersebut berikut artinya :



Artinya: Hai orang-orang yang beriman, diwajibkan atas kamu qisas berkenaan dengan orang-orang yang dibunuh; orang merdeka dengan orang merdeka, hamba dengan hamba, dan wanita dengan wanita. Maka barangsiapa yang mendapat suatu pemaafan dari saudaranya, hendaklah (yang memaafkan) mengikuti dengan cara yang baik, dan hendaklah (yang diberi maaf) membayar (diat) kepada yang memberi maaf dengan cara yang baik (pula). Yang demikian itu adalah suatu keringanan dari Tuhan kamu dan suatu rahmat. Barangsiapa yang melampaui batas sesudah itu, maka baginya siksa yang sangat pedih. (Q.S. Al-Baqarah: 178).

وَلَكُمْ فِي الْقِصَاصِ حَيٰوةٌ يَاۤأَيُّهَا الَّذِيْنَ اٰمَنُوْا لَعَلَّكُمْ
تَتَّقُوْنَ

Artinya: Dan dalam qisas itu ada (jaminan kelangsungan) hidup bagimu, hai orang-orang yang berakal, supaya kamu bertakwa.(Q.S. Al-Baqarah: 179).

G. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris, yaitu suatu cara yang digunakan untuk memecahkan masalah penelitian dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan.¹⁶

Penelitian yuridis dalam penelitian ini dimaksudkan bahwa penelitian ini ditinjau dari sudut ilmu hukum dan peraturan-peraturan tertulis yang berhubungan dengan Upaya Penegakan Hukum Terhadap Angkutan umum Yang “Over dimensi” di Kepolisian Resort Kota Besar Semarang Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas”.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi dalam penelitian ini adalah diskriptif analitis, yaitu suatu penelitian yang bertujuan mengetahui Upaya Penegakan Hukum Terhadap Angkutan umum Yang Dimodifikasi Menjadi “Over dimensi” di Kepolisian Resort Kota Besar Semarang Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas”.

¹⁶. Soejono Soekanto, 2007, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan III, UI Press, hlm. 5

Adapun yang dimaksud dengan penelitian diskriptif adalah suatu metode penelitian yang dimaksudkan untuk menggambarkan secara sistematis dan akurat fakta dan karakteristik mengenai populasi atau mengenai bidang tertentu setelah mungkin tentang manusia dan gejala-gejalanya. Penelitian ini berusaha menggambarkan situasi atau kejadian.¹⁷

3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam tesis ini adalah data sekunder dan data primer.

1. Data primer¹⁸

Yaitu data yang diperoleh dengan penelitian langsung dari objeknya, yaitu dilakukan melalui wawancara dengan narasumber.

2. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan untuk mendapatkan konsepsi-konsepsi, teori-teori atau pendapat-pendapat atau landasan teoritis yang berhubungan erat dengan permasalahan yang dibahas. Data sekunder terdiri dari :

a. Bahan hukum primer

1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
2. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana
3. Undang-Undang No 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik

Indonesia

¹⁷. Saifuddin Azwar, 2014, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, hlm. 7

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki, 2010, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Cetakan ke-6, hlm. 140

4. Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

b. Bahan hukum sekunder

Literatur, buku-buku dan makalah-makalah yang menyangkut masalah judul

c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum yang memberikan petunjuk atas bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus, ensiklopedia dan sebagainya

Selain jenis data diatas, penulis menggunakan sumber data/informasi yang terdiri dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Tentunya sumber data primer maupun sumber data sekunder tersebut memiliki manfaat serta menjadi bahan sumber informasi yang dibutuhkan oleh penulis. Berikut berbagai sumber informasi yang didapat oleh penulis.

1. Sumber data primer

a). Wawancara

Sumber data primer ialah sumber data yang didapat melalui kegiatan-kegiatan tertentu seperti wawancara terhadap sumber utama dari informasi yang dicari. Data primer ini dikumpulkan oleh penulis agar menjawab serta mendapat informasi mengenai pertanyaan-pertanyaan yang dimiliki penulis untuk kepentingan penelitian. Data primer ini bisa berupa orang baik sebagai individu atau sebagian kelompok,

serta observasi kepada benda, kegiatan maupun hasil yang didapat dilapangan. Data primer ini memiliki manfaat bahwa info yang didapatkan dapat dipercaya kebenarannya karena langsung didapat dari pihak-pihak yang paham serta melaksanakan kegiatan tersebut. Dilihat dari perspektif tersebut, data primer dapat dijadikan cermin untuk melihat kebenaran hasil kegiatan di lapangan. Dalam penelitian ini penulis mendapatkan sumber informasi dan data primer yang diperoleh secara langsung terhadap sasaran dengan cara melakukan wawancara kepada sumber informasi. Adapun sumber informasi di dalam penelitian ini adalah :

- 1). Petugas Kepolisian Polrestabes Semarang
 - 2). Jaksa Penuntut Umum
- b). Observasi

Observasi terhadap Upaya Penegakan Hukum Terhadap Angkutan umum Yang “Over dimensi” di Kepolisian Resort Kota Besar Semarang Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas

- c) Populasi

Populasi ialah semua nilai baik hasil perhitungan maupun pengukuran, baik kuantitatif maupun kualitatif, daripada karakteristik tertentu mengenai sekelompok objek yang lengkap dan jelas. Tujuan diadakan populasi ialah agar kita dapat menentukan besarnya anggota sampel yang diambil dari

anggota populasi dan membatasi berlakunya daerah generalisasi.¹⁹

2. Sumber data sekunder

Di dalam penelitian ini, sumber data sekunder yang didapat oleh penulis berupa data-data yang diambil dari Polrestabes Semarang mengenai Upaya Penegakan Hukum Terhadap Angkutan umum Yang “Over dimensi” di Kepolisian Resort Kota Besar Semarang Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas”.

4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut :

a) Studi kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan cara memperoleh data secara tidak langsung dari objek penelitian, yaitu dalam bentuk mempelajari literature, peraturan perundang-undangan, serta bahan-bahan hukum lain yang erat kaitannya dengan judul tesis.

b) Studi lapangan

Studi lapangan adalah cara memperoleh data yang bersifat primer. Dalam hal ini diusahakan memperoleh data dengan mengadakan wawancara dengan berbagai pihak yang terkait dengan judul tesis.

¹⁹. Husaini Usman dan Purnomo Setiady, 2011, *Metodologi Penelitian Sosial*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 42

5. Populasi dan Metode Penentuan Sampel

a) Populasi

Populasi ialah semua nilai baik hasil perhitungan maupun pengukuran, baik kuantitatif maupun kualitatif, daripada karakteristik tertentu mengenai sekelompok objek yang lengkap dan jelas. Tujuan diadakan populasi ialah agar kita dapat menentukan besarnya anggota sampel yang diambil dari anggota populasi dan membatasi berlakunya daerah generalisasi.²⁰

Jadi tujuan dari metode ini adalah untuk menyederhanakan populasi yang akan diteliti. Sumber-sumber informasi didapat dengan :

- 1). Dokumen/ catatan resmi dari instansi
- 2). Daftar-daftar hasil sensus
- 3). Keterangan-keterangan

b). Metode Penentuan Sampel

Metode penentuan sampel yang digunakan adalah purposive sampling yaitu teknik pengambilan sampel dengan mengambil kelompok subjek tertentu dari populasi yang akan diteliti. Teknik ini digunakan apabila anggota sampel yang dipilih secara khusus berdasarkan tujuan penelitiannya.²¹ Hal ini dilakukan karena adanya keterbatasan waktu, tenaga, biaya yang ada pada peneliti. Adapun

²⁰. Husaini Usman dan Purnomo Setiady, 2011, *Metodologi Penelitian Sosial*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 42

²¹. *Ibid*, hal. 45

sampel yang diambil adalah sebuah Upaya Penegakan Hukum Terhadap Angkutan umum Yang “Over dimensi” di Kepolisian Resort Kota Besar Semarang Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas”.

6. Metode Analisis Data

Metode analisa data yang digunakan bersifat kualitatif, yaitu analisa yang tidak mendasarkan pada data yang eksak dalam bentuk angka-angka melainkan dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan saja.

Data yang diperoleh dikumpulkan dan disusun secara sistematis kemudian diadakan analisa data secara kualitatif berdasarkan disiplin ilmu hukum dan dibantu dengan ilmu sosial lainnya baru diterapkan dalam bentuk penulisan tesis. Di samping itu hanya hasil-hasil penelitian yang dipandang relevan akan dipilih untuk menyusun kesimpulan akhir.

H. Sistematika Penulisan

Dalam penyusunan tesis ini uraikan menjadi empat bab, dimana antara bab satu dengan yang lain akan dibahas dalam ruang lingkup dan materi pembahasan yang sesuai dengan kelompok masing-masing. Adapun sistematika tesis ini disusun sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan penulis uraikan mengenai : Latar belakang masalah, Perumusan masalah, Tujuan penelitian, Kegunaan Penelitian, Kerangka konseptual, Kerangka teoritik, Metode penelitian, dan Sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang teori-teori dan peraturan-peraturan yang mendasari permasalahan yang dibahas. Adapun meliputi Tinjauan penegakan hukum, Tinjauan tentang tindak pidana, Tinjauan tentang lalu lintas, Tinjauan tentang kepolisian lalu lintas, Perspektif Hukum Islam tentang tertib berlalu lintas

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan mengenai Mengapa banyak angkutan umum yang Over Dimensi di wilayah hukum Polrestabes Semarang, Bagaimana penegakan hukum Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap over dimensi di wilayah hukum Polrestabes Semarang, Apa hambatan dan solusi dalam mengatasi penegakan hukum angkutan umum yang Over Dimensi di wilayah hukum Polrestabes Semarang.

BAB IV : PENUTUP

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai kesimpulan dan saran yang mungkin berguna bagi para pihak.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Teori Penegakan Hukum

Ilmu hukum pada hakikatnya merupakan “*normatieve maatschappij wetenschap*”, yaitu “ilmu normatif tentang hubungan kemasyarakatan” atau “ilmu hubungan kemasyarakatan (kenyataan) yang normatif”. Secara singkat dapat dikatakan, bahwa ilmu hukum merupakan “ilmu normatif (*das Sollen*) tentang kenyataan (*das Sein*), atau “ilmu kenyataan (*das Sein*) yang normatif”. Dengan demikian, kalau “hukum” dipandang sebagai salah satu “institusi sosial/kemasyarakatan” (berupa “norma” maupun “keajegan-keajegan perilaku”) dalam mengatur atau mempolakan dan memecahkan masalah atau kenyataan sosial, maka ilmu hukum pada hakikatnya merupakan ilmu yang berkaitan dengan konsep atau wawasan (pandangan/ide-ide dasar) dalam mengatur dan memecahkan masalah-masalah kemanusiaan dan kemasyarakatan⁷. Norma mempunyai pengertian sebagai anggapan bagaimana seseorang harus berbuat atau tidak harus berbuat⁸. Sesuai dengan pengertian di atas maka hukum merupakan konsep atau wawasan tentang anggapan seseorang harus berbuat atau tidak berbuat dalam upaya mengatur atau memecahkan permasalahan manusia dan kemasyarakatan.

Perspektif budaya (*culture*) yang melatarbelakangi teori Lawrence M.

Friedman membagi hukum menjadi tiga subsistem yaitu :

⁷ Barda Nawawi Arief, 2009, *Pembangunan Sistem Hukum Nasional Indonesia*, Kuliah Umum pada Program Magister Ilmu Hukum, Pascasarjana UBH, Padang, 16 Mei 2009, h.7

⁸ Ira Alia Maerani, 2018, *Hukum Pidana & Pidana Mati*, Unissula Press, Semarang, h.xiv

1. Subsistem *Legal Substance*
2. Subsistem *Legal Structure*
3. Subsistem *Legal Culture*

Friedman berpandangan bahwa⁹ :

- a) Komponen struktur yaitu kelembagaan yang diciptakan oleh sistem hukum itu, dengan berbagai macam fungsi dalam rangka mendukung bekerjanya sistem tersebut. Komponen ini dimungkinkan untuk melihat bagaimana sistem hukum itu memberikan pelayanan terhadap penggarapan bahan-bahan hukum secara teratur.
- b) Komponen substantif yaitu sebagai output dari sistem hukum, berupa peraturan-peraturan, keputusan-keputusan yang digunakan baik oleh pihak yang mengatur maupun yang diatur.
- c) Komponen kultur yaitu terdiri dari nilai-nilai, sikap-sikap, persepsi, *custom, ways of doing, ways of thinking, opinion* yang mempengaruhi bekerjanya sistem. Kultur hukum inilah yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum seluruh warga masyarakat. Komponen kultur hukum ini hendaknya dibedakan antara *internal legal culture* yaitu kultur hukum para *lawyer and judges*, dan *external legal culture* yaitu kultur hukum masyarakat.

Sementara itu, keterangan Prof Barda Nawawi Arief tentang sistem hukum yang dikembangkan oleh Lawrence M. Friedman ini menegaskan bahwa :

⁹ Esmi Warassih, 2015, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, Pustaka Magister, Semarang, h. 24

- *Legal substance* secara sempit diartikan sebagai undang-undang
- *Legal structure* sebagai aparat penegak hukum dan institusi penegak hukum
- *Legal culture* sebagai ilmu hukum

Metafora yang beliau kembangkan menganalogikan sistem hukum dengan *Legal Substance* sebagai mobil, *Legal Structure* sebagai sopir mobil dan *Legal Culture* sebagai ilmu menjalankan mobil (salah satunya adalah Surat Izin Mengemudi). Dengan pemisalan ini maka dapat diterangkan bahwa ketiga subsistem (baik Substansi, Struktur, maupun Kultur) harus bersinergi membentuk kesalingterhubungan agar diperoleh tujuan sistem tersebut yaitu selamat dan sampai pada tujuan berkendara mobil. Jika salah satu dari subsistem ini tidak terpenuhi maka dapat terjadi kecelakaan dan bahaya selama perjalanan mobil tersebut.

Kajian lebih spesifik terhadap teori sistem hukum Lawrence M. Friedman ini dikontekstualkan dengan kebutuhan pembaharuan sistem hukum nasional sekarang ini. Ahli hukum Prof Jimly Asshiddiqie menjabarkan lebih lanjut tentang *Legal Theory* nya Lawrence M. Friedman sebagai berikut¹⁰ :

Keterbatasan dari teori ini adalah basis semua aspek dalam sistem hukum adalah berfokus terhadap budaya hukum (*Legal Culture*). Sehingga perlu adanya penemuan sistem hukum yang sesuai dengan kondisi dan keadaan masyarakat di Indonesia. Maka Prof Jimly Asshiddiqie

¹⁰ Jimly Asshiddiqie, 2012, *Dialektika Pembaharuan Sistem Hukum Indonesia*, Sekretariat Jenderal Komisi Yudisial Republik Indonesia, Jakarta, h. 19

menyusulkan tentang sistem hukum yang sesuai dengan konteks Indonesia yaitu :

a. Komponen Instrumental

Pertama, komponen instrumental sistem hukum mencakup bentuk-bentuk dokumen tertulis atau pun tidak tertulis yang bernilai hukum atau bersifat normatif. Bentuk instrumen hukum yang bersifat normatif dimaksud dapat dibedakan dalam empat kelompok, yaitu (i) bentuk dokumen pengaturan yang meliputi (a) undang-undang dasar, (b) undang-undang, (c) peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang yang bersifat delegasian, (d) peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang yang bersifat sub-delegasian, (e) peraturan daerah, (f) konvensi dan perjanjian internasional yang kemudian diratifikasi menjadi hukum nasional, (g) praktik-praktik hukum internasional yang mengikat, dan (h) hukum adat yang tidak tertulis atau pun yang dituangkan secara tertulis dalam peraturan desa.

Semua bentuk hukum tertulis maupun tidak tertulis tersebut berisi norma umum dan abstrak (general and abstract norms) dan bersifat mengatur (regeling) dan karena itu harus dilihat secara komprehensif tercakup dalam pengertian materi hukum atau komponen substantif dari sistem hukum. Jika bentuk-bentuk dokumen hukum tersebut dianggap merugikan para subjek hukum yang terkait, maka upaya hukum yang tersedia untuk melawannya secara hukum adalah mekanisme pengujian (judicial review) ke Mahkamah Konstitusi untuk konstitusionalitas

undang-undang atau ke Mahkamah Agung untuk legalitas peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang.

Kedua, bentuk dokumen hukum (legal documents) kelompok kedua yang sangat penting adalah bentuk dokumen berupa keputusan-keputusan peradilan, baik putusan pengadilan (vonis) atau pun putusan badan-badan semi-peradilan (quasi yudisial). Bahkan dalam tradisi ‘common law’, putusan-putusan pengadilan inilah yang dipandang sebagai hukum yang sebenarnya, sehingga sistem ‘common law’ biasa juga dinamakan sebagai ‘judge-made law’, yaitu hukum buatan hakim. Keputusan-keputusan peradilan itu sendiri dapat dibedakan antara:

- (a) putusan pengadilan (vonis),
- (b) putusan lembaga semi-peradilan atau quasi-peradilan,
- (c) putusan arbitrase, dan
- (d) putusan mediasi. Dewasa ini ada pula;
- (e) putusan – putusan institusi-institusi penegak kode etika, seperti Komisi Yudisial (KY), Dewan Kehormatan Penyelenggara Pemilu (DKPP), Badan Kehormatan (BK) DPR-RI, Konsil Kedokteran Indonesia, dan lain sebagainya.

Semua keputusan-keputusannya yang bersifat mengadili dapat pula digolongkan dalam kelompok keputusan peradilan seperti dimaksud di atas, yang apabila ada pihak-pihak tidak puas dengan putusan-putusan itu, cara untuk melawannya secara hukum ialah melalui upaya hukum banding atau kasasi atau pun peninjauan kembali oleh Mahkamah Agung sebagai

upaya hukum luar biasa. Upaya hukum lebih lanjut sebagaimana dimaksud tidak tersedia atau tidak tersedia lagi, hanya apabila undang-undang dengan tegas menentukan bahwa putusan peradilan sebagaimana dimaksud sudah bersifat final dan mengikat.

Ketiga, di samping itu, kita juga tidak boleh melupakan adanya bentuk-bentuk dokumen hukum yang resmi tertuang dalam bentuk keputusan-keputusan administratif (beschikkingen, administrative decisions). Bentuk-bentuk keputusan administrasi yang mengikat secara hukum tersebut dapat berupa (a) keputusan – keputusan tata usaha negara (KaTUN), (b) penetapan-penetapan yang bersifat administratif, seperti penetapan jadwal persidangan oleh pengadilan, (c) perizinan-perizinan, (d) konsesi-konsesi, dan (e) bentuk-bentuk keputusan lainnya yang mengandung implikasi hukum yang berlaku konkrit dan menunjuk kepada subjek hukum yang bersifat langsung kepada orang, jabatan, atau institusi tertentu. Semua bentuk dokumen administratif tersebut, menurut istilah yang dikembangkan oleh Hans Kelsen, mengandung norma hukum yang bersifat konkrit dan individual (individual and concrete norms). Karena itu, jika bentuk hukum dimaksud hendak digugat oleh pihak-pihak yang merasa dirugikan olehnya, maka tempat menggugatnya adalah Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN).

Keempat, bentuk dokumen hukum lain yang tidak kalah pentingnya adalah aturan kebijakan atau ‘policy rules’ (beleids-regels). Yang dimaksud dengan aturan kebijakan tidak lain ialah suatu bentuk

dokumen normatif yang bersifat mengatur, tetapi tidak tertuang atau dituangkan secara resmi dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang baku berdasarkan ketentuan yang berlaku. Aturan kebijakan itu tertuang dalam bentuk yang lebih sederhana yang tidak termasuk kategori peraturan perundang-undangan. Bentuk konkrit aturan semacam itu dapat bervariasi, tetapi (i) selalu bersifat tertulis, (ii) dimaksudkan oleh pembuatnya untuk dijadikan pegangan atau pedoman kerja, dan (iii) secara nyata memang dipakai oleh para pengemban tanggung jawab pelaksana di lapangan sebagai pegangan atau pedoman kerja. Misalnya, aturan kebijakan semacam itu dapat dituangkan dalam bentuk instruksi-instruksi tertulis, seperti Instruksi Presiden (Inpres).

Bentuk-bentuk lain adalah Surat Edaran (circular), radiogram, buku petunjuk, pedoman (manual), petunjuk pelaksanaan (juklak), petunjuk teknis (juknis), kerangka acuan (terms of reference), dan sebagainya. Secara umum, biasanya aturan kebijakan ini dipandang tidak dapat dijadikan objek perkara seperti halnya peraturan perundang-undangan ataupun keputusan administrasi, tetapi dapat saja dijadikan alat bukti dalam perkara lain, seperti tindak pidana korupsi, dan sebagainya yang menyangkut pelanggaran pelanggaran oleh individu-individu.

Kelima, di samping itu, perlu dicatat pula adanya kontrak-kontrak karya dan kontrak-kontrak perdata yang dibuat oleh Negara dalam hubungannya dengan korporasi-korporasi yang berasal dari dalam maupun luar negeri. Kontrak-kontrak itu mengikat secara hukum. Ia melahirkan

hak-hak dan kewajiban-kewajiban hukum yang mengikat bagi pihak-pihak yang bersepakat mengikatkan diri di dalamnya. Bahkan, meskipun misalnya undang-undang yang menjadi dasar hukum bagi penandatanganan kontrak-kontrak mengalami perubahan atau bahkan dibatalkan pada suatu hari kemudian, keabsahan kontrak-kontrak itu dijamin oleh prinsip-prinsip yang bersifat universal berdasarkan asas ‘the sanctity of contract’.

b. Komponen Kelembagaan (Institutional)

Komponen kedua kita namakan komponen kelembagaan (institusional) yang mencakup semua fungsi dan semua kelembagaan yang berkaitan dengan fungsi hukum. Fungsi-fungsi hukum mencakup:

1. Fungsi pembuatan hukum (*law or rule making*),
2. Fungsi pelaksanaan atau penerapan hukum (*law administration*), dan
3. Fungsi penegakan hukum (*law enforcement*).

Setiap fungsi dapat dirinci lagi ke dalam sub-fungsi yang masing-masing dilembagakan dalam bentuk institusi atau organ-organ negara yang menjalankan fungsi pembuatan, fungsi penerapan, dan fungsi penegakan hukum itu.

Sementara itu, di bidang penegakan hukum (*law enforcement*) terkait banyak fungsi yang dilembagakan dalam banyak organ atau institusinya secara berbeda-beda. Fungsi-fungsi kekuasaan yang terkait dengan penegakan hukum itu adalah:

1. Fungsi penyelidikan dan pemeriksaan (auditing);

2. Fungsi penyidikan yang dilembagakan dalam banyak instansi, yaitu kepolisian, kejaksaan, KPK, dan PPNS (Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil) yang terdapat di 52 instansi;
3. Fungsi penuntutan yang dilembagakan dalam organ kejaksaan dan KPK;
4. Fungsi peradilan yang dilakukan oleh badan peradilan dan badan semi peradilan (quasi peradilan) dan arbitrase;
5. Fungsi mediasi yang diselenggarakan oleh mediator;
6. Fungsi pembelaan yang diselenggarakan oleh advokat;
7. Fungsi koreksi dan pemsyarakatan yang diselenggarakan oleh Lembaga Pemsyarakatan (LP).

Peta kelembagaan fungsi-fungsi penegakan hukum itu penting dipahami agar upaya perbaikan dan pembangunan sistem penegakan hukum dapat dilakukan secara komprehensif, terpadu, harmonis, dan terkonsolidasi. Misalnya, tersebaranya fungsi penyidikan di 55 instansi, dimana 52 di antaranya diselenggarakan oleh instansi teknis pejabat penyidik pegawai negeri sipil (PPNS). Ketersebaran itu dapat dikatakan mencerminkan tidak terkonsolidasinya fungsi penyidikan itu. Hal ini dapat mengakibatkan sistem penegakan hukum tidak berjalan dengan efektif dan efisien sebagaimana mestinya.

Untuk lebih mengefektifkan dan mengefisienkan penyelenggaraan penegakan hukum, diperlukan konsolidasi dan harmonisasi fungsional, baik secara internal di tiap-tiap pelembagaan fungsi-fungsi penegakan

hukum tersebut di atas, maupun dalam hubungan antar fungsi dan antar kelembagaan fungsi-fungsi itu satu sama lain. Misalnya, antara fungsi penyidikan ke penuntutan diperlukan upaya penataan ke arah sistem yang lebih efisien dan berkeadilan.

Demikian pula antara fungsi semi atau quasi peradilan dengan fungsi peradilan, diperlukan sinergi dan harmoni yang bersifat saling mendukung dan saling melengkapi.

c. Komponen Sistem Informasi dan Komunikasi Hukum

Sistem informasi dan komunikasi ini harus dijadikan salah satu komponen utama dalam sistem hukum Indonesia yang hendak kita bangun. Kita harus memanfaatkan alat-alat elektronik (*e-law*) dan internet di dunia hukum (*i-law*). Pembangunan hukum harus dimulai dengan informasi yang benar, karena itu kita harus mulai dengan sistem *data base* atau data dasar tentang hukum Indonesia yang menyeluruh. Jangan sampai ada lagi penemuan seperti hasil survei NLRP 2009 yang menunjukkan adanya pengadilan yang kekurangan hakim karena kebanyakan perkara, sementara di daerah lain ada pengadilan yang kebanyakan hakim tetapi sedikit perkara.

d. Komponen Sumber Daya Manusia dan Kepemimpinan

Aspek sumber daya manusia dan kepemimpinan ini biasa disebut dengan istilah aparat dan aparatur hukum. Aparat menunjuk kepada pengertian orangnya atau 'officer'-nya, sedangkan aparatur menunjuk kepada pengertian institusi atau 'officer'-nya. Namun, penggunaan istilah

aparatus dan aparaturnya itu sering kali diberi makna yang sempit. Di dalamnya tidak termasuk pengertian administrasi kepegawaian yang bersifat mendukung.

Pendek kata semua personalia atau sumber daya manusia yang bekerja di lembaga-lembaga hukum dan menjalankan fungsi-fungsi hukum harus dilihat sebagai satu kesatuan komponen dalam sistem hukum. Di samping itu, dalam komponen sumber daya manusia itu, tidak boleh dilupakan pentingnya peran pemimpin dan kepemimpinan yang dapat dijadikan contoh standar perilaku dan sikap 'compliance' terhadap ketentuan hukum serta contoh dalam memastikan bekerjanya sistem hukum di bawah dan dalam lingkup tanggung jawab kepemimpinannya. Dalam membangun sistem hukum yang efektif, komponen sumber daya manusia dan kepemimpinan ini sangat menentukan, dan karena itu tidak dapat tidak harus dilihat sebagai satu komponen tersendiri dalam keseluruhan sistem hukum yang hendak dibangun.

e. Komponen Budaya Hukum, Pendidikan, dan Sosialisasi

Komponen kelima yang tidak boleh dilupakan dan harus dipahami dengan tepat adalah komponen budaya hukum (legal culture), yang di dalamnya terkait pula fungsi-fungsi pendidikan hukum dan sosialisasi hukum yang dalam konteks Indonesia kini, harus dilihat sebagai satu kesatuan komponen yang tidak terpisahkan dari keseluruhan sistem hukum. Budaya hukum adalah cermin identitas dan sekaligus sumber

refleksi, sumber abstraksi yang terwujud dalam nilai-nilai yang terkandung dalam setiap produk hukum, dan terlembagakan dalam setiap institusi hukum, dalam produk substansi hukum, dan juga terbentuk dalam sikap dan perilaku setiap pejabat atau aparat dan pegawai yang bekerja di bidang hukum serta para pencari keadilan (*justice seekers*) dan warga masyarakat pada umumnya. Bahkan budaya hukum itu juga mempengaruhi cara kerja para pemimpin dan mekanisme kepemimpinan hukum dalam praktik.

Untuk itu, fungsi pendidikan hukum menjadi sangat penting dan sosialisasi hukum mutlak mendapat perhatian penting. Fungsi sosialisasi hukum di masyarakat super-plural Indonesia tidak sama dengan masyarakat di negara maju dengan fungsi-fungsi kelas menengahnya yang sudah sangat mapan dengan standar profesionalisme yang sudah tinggi. Di negara-negara maju, apalagi negara kecil seperti di Belanda, doktrin teori fiksi hukum yang menyatakan bahwa semua orang dianggap tahu hukum, dan ketidaktahuan orang akan hukum tidak dapat membebaskannya dari tuntutan hukum, dapat dengan mudah dipraktikkan.

Hukum harus dilaksanakan dan ditegakkan. Setiap orang mengharapkan dapat ditetapkannya hukum dalam hal terjadi peristiwa yang konkrit. Bagaimana hukumnya itulah yang harus berlaku, pada dasarnya tidak boleh menyimpang : *fiat justitia et pereat mundus*

(meskipun dunia akan runtuh, hukum harus ditegakkan) itulah yang diinginkan oleh kepastian hukum.²²

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.²³

Menurut Sudikno Mertokusumo hakekat penegakan hukum adalah perlindungan hak-hak dan kepentingan manusia, oleh karena itu bermacam-macam bahaya yang mengancam kepentingan manusia, maka manusia perlu akan perlindungan terhadap kepentingan-kepentingannya agar manusia dapat hidup lebih tentram.²⁴

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.²⁵

Penegakan hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia. Agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus

²² Umar Ma'aruf dan Aga Wigana, *Telaah Bukti Penyadapan Telepon Dalam Perkara Tindak Pidana Korupsi*, Badan Penerbit UNISSULA PRESS, 2020, h. 19

²³ <https://www.google.com/search?q=penegakan+hukum+adalah&ie=utf-8&oe=utf-8&c>, diunduh pada tanggal 4 Juli 2021

²⁴ Sudikno Mertokusumo, 2015, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, Liberty, Yogyakarta, h. 1

²⁵ Dellyana, Shant. 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Yogyakarta, h. 32

dilaksanakan. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung secara normal, damai tetapi dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah dilanggar harus ditegakkan, melalui penegakan hukum inilah hukum itu menjadi kenyataan²⁶

Hukum harus ditaati, dilaksanakan, dipertahankan dan ditegakkan. Soerjono Soekanto mengatakan penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan menegawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Bahwa hukum itu kumpulan dari berbagai aturan-aturan hidup, baik yang tertulis maupun tidak tertulis.

Menentukan apakah yang patut dan tidak patut dilakukan seseorang dalam pergaulan hidup, suatu hal yang khusus terdapat pada peraturan-peraturan hidup itu, yakni bahwa untuk pentaatannya ketentuan itu dapat dipaksakan berlakunya.²⁷

Penegakkan hukum khususnya di dalam hukum pidana merupakan proses pelaksanaan hukum untuk menentukan tentang apa yang menurut hukum dan apa yang melawan hukum, menentukan tentang perbuatan mana yang dapat dihukum menurut ketentuan hukum pidana materiil, dan petunjuk tentang bertindak serta upaya yang harus dilakukan untuk kelancaran berlakunya hukum baik sebelum, maupun sesudah

²⁶ Fernando M Manulung, *Hukum Dalam Kepastian*, Prakarsa, Bandung, 2007, h. 96

²⁷ Soedjono Dirdjosisworo, 2013, *Pengantar Ilmu Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, h. 10

perbuatan melanggar hukum itu terjadi sesuai dengan ketentuan hukum pidana formil.²⁸

Hukum menghendaki perlakuan yang sama untuk semua orang, serta diaturnya dalam ketentuan hukum inilah yang dinamakan persamaan hak. Persamaan hak ini berdasarkan suatu asas yang luhur yang sebenarnya tidak termasuk dalam lapangan hukum tetapi dilapangan etika. Asas yang luhur itu adalah keadilan. Keadilan itu memerangi sifat manusia yang hanya mementingkan diri sendiri, ia menghendaki suatu susunan masyarakat yang sungguh-sungguh adil dan jujur, ia hendak memberikan kepada masing-masing segala sesuatu yang merupakan hak mutlakny.²⁹

Keadilan yang berdasarkan kaidah hukum terseyang dirasakan sungguh-sungguh untuk melindungi kepentingan manusia akan berlaku didalam masyarakat sebagai pedoman tentang bagaimana seharusnya bertindak agar terlindungilah kepentingan manusia baik sebagai individu maupun dalam kelompok. Masyarakat harus menyadarinya bahwa hal itu patut dilakukan sebagai perlindungan kepentingan manusia.³⁰

Selanjutnya kepastian senantiasa hendak melihat sifat-sifat umum dalam tiap-tiap hal, menurut asasnya berlawanan dengan keadilan senantiasa hendak melihat sifat-sifat yang khusus dalam tiap hal. Kepaastian hukum adalah syarat mutlak, bila dikehendaki supaya hukum dapat menjalankan tugasnya dengan sebaik-baiknya, keadilan dijadikan

²⁸ Mardjono Reksodiputro, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Jakarta : UI Press, 1994, hlm 79

²⁹ *Ibid*, .hlm. 12.

³⁰ Sudikno Mertokusumo, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, Liberty, Yogyakarta, h. 2

pedoman bagi kebenaran isi hukum. Kedua-duanya antara kepastian hukum dengan keadilan bertentangan satu sama lain, serta menerbitkan perselisihan yang tidak dapat dihilangkan. Akan tetapi kedua-duanya dibutuhkan agar hukum dapat menyelenggarakan tugasnya dengan baik serta dapat mencapai maksudnya. Agar kepastian hukum tidak mati melainkan didalamnya terkandung keadilan.³¹

Suatu masyarakat yang mengenal keadilan serta dapat melaksanakan kepastian hukum dan mendapat bantuan dari hukum dalam mengadakan kebutuhan-kebutuhan hidup sebanyak-banyaknya, yang adil dibagikan kepada anggota-anggotanya, sedangkan kebutuhan-kebutuhan hidup itu diperoleh dengan usaha tenaga yang sekurang-kurangnya, masyarakat sedemikian adalah masyarakat yang benar-benar dicita-citakan oleh setiap insan, setiap bangsa. Keseimbangan dalam masyarakat itu tidak terganggu, karena keamanan dan kesejahteraan meliputi seluruh anggota-anggotanya. Hukum yang mengatur masyarakat semacam itu menganut asas-asas keserasian, kemanfaatan hukum.³²

Dalam hakekat penegakan hukum agar dapat tercapai tujuan hukum tersebut apabila dapat menyeimbangkan antara kepastian hukum dan keadilan, atau keserasian antara kepastian yang bersifat umum atau objektif dan penerapan keadilan secara khusus yang bersifat subjektif.

³¹ Soedjono, *Op.cit.*,h. 13

³² *Ibid*, h. 17

Untuk mencapai keseimbangan dan keserasian antara kepastian hukum dan keadilan diperlukan beberapa persyaratan, diantaranya:³³

1. Kaidah-kaidah hukum, serta penerapannya sebanyak mungkin mendekati citra masyarakat.
2. Pelaksana penegak hukum dapat mengemban tugas sesuai tujuan dan keinginan hukum.
3. Masyarakat dimana hukum itu berlaku, taat, dan sadar akan pentingnya hukum bagi keadilan dan kesejahteraan serta menghayati akan keinginan hukum demi keadilan. Dalam memenuhi syarat-syarat tersebut demi tercapainya keserasian itu fungsi hukum pun berkembang, dalam penegakan hukum berfungsi sebagai sarana pendorong pembangunan dan sebagai sarana kritis sosial.

Dalam struktur kenegaraan modern, maka tugas penegakan hukum itu dijalankan oleh komponen eksekutif dan dilaksanakan oleh birokrasi dari esksekutif tersebut, sehingga sering disebut juga birokrasi penegakan hukum. Sejak negara itu mencampuri banyak bidang kegiatan dan dalam pelayanan dalam masyarakat, maka campur tangan hukum juga semakin intensif.³⁴

B. Teori Lalu Lintas

Peraturan perundang-undangan yang menjadi payung hokum atas berlakunya sistem jasa pengangkutan barang tersirat dalam Pasal 186 Undang-

³³ *Ibid*, h. 19

³⁴ Satjipto Rahardjo, 2006, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakhti, Bandung, hlm. 181.

Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dengan formulasi yuridis sebagai berikut :

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang”

Masih menurut peraturan ini, jika pasal 186 ini dilanggar maka berimplikasi terhadap pasal 199 yaitu adanya sanksi administrasi berupa :

- a) Peringatan tertulis;
- b) Denda administrasi;
- c) Pembekuan izin; dan/atau
- d) Pencabutan izin.

Pandangan Abdulkadir Muhammad, dalam hal perjanjian pengangkutan menyatakan bahwa sebelum menyelenggarakan pengangkutan, terlebih dahulu harus ada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pemilik barang angkutan¹¹. Para pihak dalam perjanjian tersebut terikat kepada hak dan kewajiban yang tertuang dalam perjanjian.

Dalam perjanjian pengangkutan terdapat dua asas yaitu asas publik dan asas perdata. Asas publik berarti landasan hukum bagi para pihak di dalam perjanjian dan pihak ketiga maupun pemerintah. Menurut penjelasan pasal 2 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, asas publik terdiri dari :

¹¹ Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, h. 46

- a) Asas Transparan yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.
- b) Asas Akuntabel yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
- c) Asas Berkelanjutan yaitu penjamin kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
- d) Asas Partisipatif yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
- e) Asas Bermanfaat yaitu semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
- f) Asas Efisien dan Efektif yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

- g) Asas Seimbang yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara
- h) Asas Terpadu yaitu penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.
- i) Asas Mandiri yaitu upaya transportasi asas tersebut dimaksudkan bahwa pengangkutan dijadikan alat transportasi yang dapat menunjang bagi masyarakat dan negara agar terdapat keterpaduan intra maupun antar transportasi lain, baik darat, laut, ataupun di udara.

Sedangkan asas perdata yang merupakan landasan hukum bagi para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan meliputi pengangkut dan penumpang. Asas perdata ini mencakup hal-hal sebagai¹² berikut :

- a) Asas Konsesual yaitu perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan.
- b) Asas Koordinatif yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan

¹² Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Cet. I. Rineka Cipta, Jakarta, h. 24

melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.

- c) Asas Campuran adalah Pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni, pemberi kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
- d) Asas Pembuktian dengan dokumen yaitu setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang, contohnya angkutan dalam kota.

1. Perkembangan Hukum Perjanjian Pengangkutan

Hukum perjanjian pengangkutan mengalami perkembangan substansi hukumnya seiring laju pertumbuhan ekonomi dan teknologi. Dalam pertimbangan terbitnya UU No 22 Tahun 2009 dinyatakan bahwa perkembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang - undang yang baru.

Hukum pengangkutan di Indonesia mengatur tentang jenis-jenis pengangkutan, yaitu sebagai berikut:

- a. Pengangkutan darat dengan kereta api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- b. Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Buku II KUHD Indonesia;
- d. Pengangkutan udara dengan pesawat udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Substansi hukum perjanjian pengangkutan berlaku umum dengan adanya Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia. Pasal-pasal yang mengatur pada KUHD ini bersifat general untuk semua jenis pengangkutan darat dengan kendaraan umum.

2. Tanggung Jawab Pengangkut

Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkut ialah pengirim yaitu pihak yang mengikatkan dari untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga ia memberikan muatan.

Pandangan Abdulkadir Muhammad, menyatakan bahwa subjek hukum pengangkutan adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan.

Mereka itu adalah pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspediter, agen perjalanan, pengusaha muat bongkar, dan pengusaha pergudangan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan.

Landasan hukum bagi pertanggungjawaban pengangkut terlihat pada formulasi yuridis yang terdapat pada pasal 234 ayat (1) UU No 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa:

“ Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.”

Pada penjelasan pasal tersebut terkandung makna “bertanggung jawab” adalah *pertanggungjawaban disesuaikan dengan tingkat kesalahan akibat kelalaian.*

Sedangkan pada pasal 188 UU No 22 Tahun 2009 ini menegaskan aturan tentang kewajiban perusahaan angkutan umum dalam mengganti kerugian yang dialami penumpang (baik orang maupun barang). Yang berformulasi yuridis sebagai berikut :

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan “

Dalam bidang hukum angkutan terdapat empat prinsip tanggung jawab yaitu :

1. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*)
2. Prinsip tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan (*based on fault liability principle*)
3. Prinsip tanggung jawab didasarkan atas penduga (*presumption of liability principle*)
4. Prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability principle*)

Formulasi yang terkandung pada istilah *aman acts at his peril*, yang berarti bahwa perbuatan apapun yang dilakukan seseorang bila merugikan orang lain akan menyebabkan ia dipersalahkan telah melanggar hukum. Sejalan dengan formula ini, maka kemudian dikenal prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*)¹³.

Prinsip „absolut liability” mengandung makna bahwa barang siapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi orang lain, ia harus mempertanggung jawabkan kerugian tersebut tanpa mempersoalkan ada tidaknya kesalahan pada si pelaku.

Implikasi dari prinsip ini berdampak pada apapun yang dilakukan oleh pengangkut sepanjang merugikan penumpang baik orang/barang maka

¹³ Wiradipraja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Angkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, h. 20

pengangkut harus mempertanggungjawabkan kerugian tersebut. Persoalan apakah si pengangkut melakukan kesalahan atau tidak, bukan merupakan faktor utama dalam “menagih” tanggung jawab pengangkut. Hal inilah yang kemudian menjadi titik kelemahan dari prinsip “absolute liability” karena landasan berpikir prinsip ini membenarkan menghukum orang yang tidak bersalah.

Sebagai contoh untuk memahami prinsip ini adalah narasi tentang pengangkut yang merugikan penumpangnya. Semisal terjadi kecelakaan yang menyebabkan kerugian atas orang dan atau barang yang diangkut. Padahal pada kasus ini faktor penyebab kecelakaan ternyata adanya bencana alam. Meskipun factor utama bencana alam tersebut menjadi akar permasalahan kecelakaan, menurut pemahaman asas *absolute liability* tetap saja si pengangkut harus mempertanggung jawabkan kerugian penumpang tersebut.

Dalam pengangkutan orang melalui angkutan umum, untuk terjadinya perjanjian pengangkutan adalah cukup dengan persetujuan antara pengangkut dengan penumpang. Untuk pengangkutan orang, sejak penumpang membeli tiket atau karcis, maka dianggap secara diam-diam penumpang tersebut telah menerima penawaran dari pihak pengangkut. Dengan adanya penerimaan penawaran itu maka telah terjadi persetujuan kehendak (konsensus), dan pada saat itulah telah lahir perjanjian pengangkutan yang bersifat konsensual. Adanya konsensus diantara kedua belah pihak dianggap telah dapat melahirkan perjanjian pengangkutan. Hal ini dimungkinkan karena dengan adanya syarat-syarat umum adanya (sahnya) perjanjian tidak disyaratkan harus tertulis tetapi cukup dengan

lisan yang berbentuk proses persetujuan kehendak yang dapat dianggap perjanjian.

3. Pelanggaran Lalu Lintas

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Sejarah lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa pemerintahan Belanda sampai pada era reformasi pada saat ini. Dalam melakukan kegiatan dalam berlalu lintas diperlukan suatu peraturan yang dapat digunakan untuk menjadi pedoman masyarakat dalam berlalu lintas, sehingga pelanggaran lalu lintas tidak terjadi. Namun, meskipun berbagai peraturan telah dibuat, tetap saja pelanggaran lalu lintas kerap terjadi, bahkan tidak sedikit yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Seperti yang kita ketahui, pengertian pelanggaran adalah perbuatan (perkara) melanggar tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.

Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor tersebut antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara, dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Faktor-faktor di atas mempunyai hubungan kausalitas atau sebab akibat yang saling berkaitan antar satu sama lain. Faktor tersebut dapat

disederhanakan menjadi 3 faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor kondisi jalan raya.

Pelanggaran yang dimaksud adalah sebagaimana yang telah disebutkan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 326, apabila ketentuan tersebut dilanggar, maka dikalifikasikan sebagai pelanggaran.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa dari ketentuan Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat diketahui jelas mengenai pasal-pasal yang telah mengatur tentang pelanggaran lalu lintas, antara lain: ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 281 sampai dengan Pasal 313. Jenis pelanggaran lalu lintas dan jumlah denda berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut :

a) Tidak memiliki SIM.

Bunyi Pasal 281 yaitu setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).Penjelasan pasal tersebut, maka setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi.

b) Memiliki SIM tidak dibawa saat razia.

Bunyi Pasal 288 ayat (2) yaitu (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Penjelasan pasal tersebut bahwa orang yang memiliki surat izin mengemudi tetapi dalam mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi.

c) Kendaraan tidak dipasang tanda nomor kendaraan.

Pasal 280 : Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tenda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan tau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Penjelasan pasal tersebut bahwa setiap kendaraan bermotor wajib dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

d) Motor tidak dipasang spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot

Pasal 285 ayat (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Penjelasan pasal tersebut bahwa setiap kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan teknik dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban.

e) Mobil tidak pasang spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, kaca depan, bumber, penghapus kaca

Pasal 285 ayat (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana

dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Penjelasan pasal tersebut bahwa setiap bermotor beroda empat atau lebih wajib memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca.

f) Mobil yang tidak dilengkapi ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan

Pasal 278 : Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dipidana dengan pidana paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Penjelasan pasal tersebut bahwa setiap bermotor beroda empat atau lebih wajib memenuhi atau dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan.

g) Setiap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas

Pasal 287 ayat (1) : setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud 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).

Penjelasan pasal tersebut apabila setiap orang melanggar lambu rambu lalu lintas dan marka jalan dapat pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

h) Setiap pengendara yang melanggar batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah

Pasal 287 ayat (5) : setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Penjelasan pasal tersebut apabila ada orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah dipidana dengan pidana kurungan

paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

i) Kendaraan tidak ada surat tanda nomor kendaraan bermotor atau surat tanda coba kendaraan bermotor

Pasal 288 ayat (1) : setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Penjelasan pasal tersebut bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

j) Pengemudi atau penumpang yang duduk disamping pengemudi mobil tak mengenakan sabuk keselamatan

Pasal 289 : setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).Penjelasan pasal tersebut bahwa orang yang

mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk disamping pengemudi wajib mengenakan sabuk keselamatan.

k) Pengendara dan penumpang motor tidak pakai helm standart

Pasal 291 ayat (1) : setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Penjelasan pasal tersebut bahwa, orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib mengenakan helm standar nasional.

l) Mengendarai kendaraan bermotor di jalan tidak menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1).

Pasal 293 ayat (1) : setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Penjelasan pasal tersebut bahwa, orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu.

m) Mengendarai sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2)

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp 100 ribu (Pasal 293 ayat (2)). Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling banyak Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah). Penjelasan pada pasal tersebut bahwa, sepeda motor di jalan wajib menyalakan lampu utama di siang hari.

n) Setiap pengendara sepeda motor yang akan berbelok atau berbalik arah tanpa memberi isyarat lampu.

Pasal 294 : setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok dan berbalik arah, tanpa memberikan syarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Berdasarkan Lembaga Transportasi Indonesia, terdapat 4 (empat) faktor penyebab kecelakaan, yakni faktor kendaraan, faktor jalan, faktor manusia dan faktor alam. Keempat faktor tersebut, faktor manusia yang menjadi faktor utama penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas, oleh sebab itu diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama kalangan usia produktif. Jalan tol adalah suatu jalan yang dikhususkan untuk kendaraan bersumbu lebih dari dua dan bertujuan untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh dari satu

tempat ke tempat lain. Kecelakaan merupakan sebuah kelalaian, yang mana kelalaian juga merupakan sebuah tindak pidana tentunya ada pertanggung jawaban pidana. Pada prinsipnya, setiap pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diambil tindakan oleh aparat penegak hukum tanpa ada pengaduan atau laporan dari pihak yang dirugikan.

3. Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas

Sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan yang begitu pesat pola pikir masyarakat juga ikut mengalami perkembangan yang praktis termasuk dalam berkendara di jalan raya yang menginginkan sesuatu instan, cepat bahkan terkadang tidak memikirkan keselamatan berkendara untuk dirinya maupun orang lain. Kecelakaan di Indonesia hampir selalu terjadi setiap hari dikarenakan terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan.

Beberapa penyebab pelanggaran lalu lintas tersebut ada 3 faktor penyebab utama pelanggaran lalu lintas yaitu:⁶⁰

a) Faktor Manusia

Faktor manusia atau pengguna jalan merupakan penyebab utama terjadinya pelanggaran lalu lintas. Pengguna jalan yang dimaksud yaitu pengemudi dan pejalan yakni para pejalan pada

⁶⁰ Suwarjoko Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Bandung:Penerbit ITB), hlm. 108

umumnya, termasuk pedagang asongan, pedagang kaki lima, dan lain-lain.

1) Pengemudi

Tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua permasalahan di jalan maupun kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan, penyebab utamanya adalah pengemudi, dengan berbagai faktor yang melekat pada dirinya, misalnya mengemudi dalam keadaan mengantuk, kurang terampil, lelah, tidak menjaga jarak, melaju terlalu cepat hingga terburu-buru merupakan beberapa alasan bagi pengemudi untuk melanggar lalu lintas.

2) Pejalan

Kesalahan pejalan pada umumnya karena kelengahan, ketidak patuhan pada perturan perundang-undangan. Contohnya: menyeberang tidak pada tempatnya atau secara tiba-tiba, atau berjalan menggunakan jalur kendaraan (karena lalai atau terpaksa), atau karena kesalahan orang lain seperti pejalan menggunakan jalur kendaraan karena kaki lima (trotoir) yang merupakan fasilitas pejalan justru digunakan oleh para pedagang (pedagang kakilima).

b) Faktor Kendaraan

Menurut Pasal 1 ayat (7) Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009, Tentang Angkutan dan Jalan Raya pengertian kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara tidak langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan layak jalan kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya.

Faktor kendaraan yang sering terjadi ialah ban pecah, rem tidak berfungsi dengan baik, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang seharusnya sudah diganti dan berbagai penyebab lainnya. Dalam hal tersebut, perawatan dan perbaikan sebuah kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur.

c) **Faktor Jalan**

Beberapa indikator faktor jalan yang berpotensi menimbulkan permasalahan terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas diantaranya:

- 1) Rambu LaluLintas
- 2) MarkaJalan
- 3) Alat Pemberi Isyarat LaluLintas
- 4) Alat PeneranganJalan
- 5) Alat pengendali pengamanan Penggunajalan
- 6) Alat pengawasan dan pengamanjalan
- 7) Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandangcacat.

C. Kebijakan Penal dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan undang-undang Pidana yang berlaku khusus¹⁴, hal ini dapat dilihat dengan adanya jenis-jenis tindak pidana yang ada yaitu tindak pidana pelanggaran dan tindak pidana kejahatan. Pasal 316 menyatakan sebagai berikut:

(1) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302,

¹⁴ Chairul Nopriansyah, "Kebijakan Kriminal dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", Magister Ilmu Hukum, Universitas Kader Bangsa

Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan.

Kualifikasi tersebut nampaknya menggunakan sarana pidana (penal) sebagai sarana untuk menyelesaikan masalah kejahatan lalu lintas.

Ketentuan pidana diatur dalam Bab XX yang berisikan pasal 273 sampai dengan pasal 317.

Beberapa hal terkait dengan evaluasi sarana pidana yang belum efektif dan menimbulkan efek jera seperti kejahatan over dimensi dan over muatan maka rancangan penyempurnaan UU LL AJ ini sebagai berikut :

“Dalam RUU ini menambahkan beberapa ketentuan pidana, yaitu terkait Setiap orang yang mengemudikan dan/atau memodifikasi kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan dan angkutan jalan, mengganggu arus lalu lintas, dan/atau dapat menimbulkan kerusakan jalan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).

Nampaknya kebijakan pidana ke depan dalam mengatasi over dimensi dan over muatan, dikenakan pidana penjara yang lebih berat yaitu 5 tahun dan denda paling banyak 5 Milyar.

D. Kepolisian Lalu Lintas¹⁵

Korps Lalu Lintas Kepolisian RI (Korlantas Polri) adalah sebuah unsur pelaksana utama Kepolisian Negara Republik Indonesia pada tingkat Markas Besar dipimpin oleh Kepala Korps Lalu Lintas Polri (Kakorlantas Polri) yang bertanggung jawab di bawah Kapolri. bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi pendidikan masyarakat, penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi, dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor, serta mengadakan patroli jalan raya.

Korlantas polri terdiri dari 3 direktorat dan 3 bagian, yaitu :

Direktorat Keamanan dan Keselamatan (Ditkamsel) adalah unsur pelaksana utama korlantas yang berkedudukan langsung di bawah Kakorlantas. Tugasnya adalah Menyelenggarakan peran dan fungsi pelaksanaan teknis keamanan,keselamatan,ketertiban & kelancaran lalu lintas meliputi analisis dampak lalu lintas,kerjasama di bidang lalu lintas dan koordinasi dengan instansi terkait; Serta melaksanakan audit dan pengkajian lalu lintas untuk pengendalian mutu dan kualitasnya.

Direktorat Penegakkan Hukum (Ditgakkum) adalah unsur pelaksana utama korlantas yang berkedudukan langsung di bawah Kakorlantas. Ditgakkum bertugas membina pelaksanaan penegakkan hukum termasuk tata tertib lalu lintas.

Direktorat Registrasi dan Identifikasi (Ditregident) adalah unsur pelaksana utama korlantas yang berkedudukan langsung di bawah Kakorlantas. Ditregident

¹⁵ https://id.wikipedia.org/wiki/Korps_Lalu_Lintas_Kepolisian_Negara_Republik_Indonesia

bertugas melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi.

Bagian Operasional (Bag ops) adalah unsur pembantu pimpinan yang berkedudukan langsung di bawah Kakorlantas.

Bagian Perencanaan & Administrasi (Bag Renmin) adalah unsur pembantu pimpinan yang berkedudukan langsung di bawah Kakorlantas.

Bagian TIK (Bag TIK) adalah unsur pembantu pimpinan yang berkedudukan langsung di bawah Kakorlantas.

E. Perspektif Hukum Islam Tentang Tertib Berlalu Lintas

Pandangan Islam dalam tertib lalu lintas tidak secara tersurat mengatur detail teknisnya. Namun ada beberapa rambu-rambu atau pedoman umum bagi muslim ketika berlalu lintas. Karakter tersebut dicontohkan para ulama dengan merujuk kepada makna penafsiran Firman Allah SWT dalam Alqur 'an. Beberapa petunjuk umum bagi umat Islam ketika berlalu lintas dapat diuraikan sebagai berikut :

Syekh Abdul Azis bin Fathi as-Sayyid Nada yang secara rinci menjelaskan adab berjalan dalam kitabnya *Mausuu'tul Aadaab al Islamiyah* yang diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia *Ensiklopedi Adab Islam Menurut Alquran dan Sunah*¹⁶:

1. Niat yang benar, yaitu seorang Muslim hendaklah berniat yang benar ketika hendak berjalan sebagai ibadah dengan mengharapkan ridha dari Allah SWT.

¹⁶ Irf dalam Susatyo Yuwono, *Karakter Disiplin Berlalu Lintas dalam Islam*, Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta, Prosiding Seminar Nasional Psikologi Islami, 2012, h.70

2. Tidak berjalan untuk suatu yang haram, sebab setiap ayunan langkah kita menuju sesuatu yang diharamkan akan berbuah dosa.
3. Bersikap tawadhu dan tidak sombong ketika berjalan. Allah SWT berfirman dalam Alquran Surah Al Israa ayat 37: "Dan janganlah kamu berjalan di muka bumi ini dengan sombong, karena sesungguhnya kamu sekali-kali tidak dapat menembus bumi dan sekali-kali kamu tidak akan sampai setinggi gunung."
4. Berjalan normal, yakni berjalan secara biasa, tidak terlalu cepat dan tak terlalu lambat.
5. Tidak menoleh ke belakang karena menoleh ke belakang saat berjalan dapat membuat seseorang bertabrakan, tergelincir serta bisa juga dicurigai oleh orang yang melihatnya.
6. Tidak berpura-pura lemah atau sakit ketika berjalan dengan maksud untuk dilihat orang lain karena dapat mengundang kemarahan Allah SWT.
7. Berjalan dengan kuat dan tegap seperti yang dicontohkan Nabi SAW.
8. Menghindari cara berjalan yang tercela yaitu berjalan dengan sombong dan takabur, berjalan dengan gelisah dan gemeteran, berjalan dengan loyo seperti orang sakit, berjalan meniru lawan jenis, berjalan terburu-buru dan terlalu cepat, serta berjalan seakan-akan melompat.
9. Tidak berjalan dengan satu sandal
10. Bertelanjang kaki sesekali waktu sebagai tanda tawadhu di hadapan Allah SWT. Hal ini dengan syarat tidak terdapat najis serta sesuatu yang dapat menyakiti kedua telapak kaki.

Ulama lainnya, Syaikh Abdul Aziz bin Abdullah bin Baz dalam al Wathan (tanpa tahun) menyebutkan 9 etika di jalan sebagai berikut yaitu :

1. Memelihara pandangan mata, baik bagi laki-laki maupun perempuan.
2. Berjalan dengan sikap wajar dan tawadlu, tidak berlagak sombong di saat berjalan atau mengangkat kepala karena sombong atau mengalihkan wajah dari orang lain karena takabbur.
3. Menjawab salam orang yang dikenal ataupun yang tidak dikenal.
4. *Beramar ma`ruf dan nahi munkar.*
5. Menunjukkan orang yang tersesat (salah jalan), memberikan bantuan kepada orang yang membutuhkan dan menegur orang yang berbuat keliru serta membela orang yang teraniaya.
6. Perempuan hendaknya berjalan di pinggir jalan. Sebagaimana riwayat Abu Daud bahwa pada sesuatu ketika Nabi SAW pernah melihat campur baurnya laki-laki dengan wanita di jalanan, maka ia bersabda kepada wanita: *“Meminggirlah kalian, kalian tidak layak memenuhi jalan, hendaklah kalian menelusuri pinggir jalan.”*
7. Tidak ngebut bila mengendarai mobil khususnya di jalan-jalan yang ramai dengan pejalan kaki, melapangkan jalan untuk orang lain dan memberikan kesempatan kepada orang lain untuk lewat. Semua itu tergolong di dalam tolong-menolong di dalam kebajikan.
8. Tidak mengganggu, yaitu tidak membuang kotoran, sisa makanan di jalan-jalan, dan tidak buang air besar atau kecil di tempat yang dijadikan tempat bernaung.

9. Menyingkirkan gangguan dari jalan.

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Faktor Penyebab Terjadinya Tindak Pidana Lalu Lintas Over Dimensi di wilayah hukum Polrestabes Semarang

Fakta bahwa over dimensi dan over load (ODOL) menjadi persoalan ber lalu lintas di jalan adalah paparan penelitian yang dilakukan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan sebagai berikut¹⁷ :

“Fenomena pelanggaran ODOL pada angkutan barang di Indonesia sudah menjadi **permasalahan yang sangat serius**. Sebenarnya apa pengertian dari ODOL itu sendiri? **Over Dimension** adalah suatu kondisi dimana **dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai** dengan **standar produksi** dan **ketentuan peraturan**, sedangkan **Over Load** adalah suatu kondisi dimana **kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban** yang ditetapkan.

Menurut data dari Direktorat jenderal Perhubungan Darat berdasarkan analisa terhadap tujuh jembatan timbang yang ada di Indonesia pada 2018, ternyata sebanyak **75 persen** menunjukkan perilaku operator yang

¹⁷ <https://balitbanghub.dephub.go.id/berita/kajian-pengendalian-over-dimensi-over-loading>

menimbulkan **pelanggaran over loading**, bahkan **25 persennya** terkait pelanggaran yang muatannya **melebihi 100 persen**.

Dalam masa pengawasan 14 hari periode 8-22 Juli 2019 di 21 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) atau jembatan timbang sebanyak 9.225 kendaraan angkutan barang dinyatakan menyalahi aturan, angka tersebut tercatat. Jumlah **pelanggar mencapai 81,07% dari total 11.379 kendaraan** yang masuk jembatan timbang, artinya, hanya sedikit sekali kendaraan yang dinyatakan tidak melanggar. Pelanggaran paling banyak adalah terkait masalah dokumen seperti habisnya masa STNK, buku KIR, dan lain sebagainya.”

Data tersebut mengindikasikan bahwa persoalan *over dimensi dan over load* kendaraan umum menjadi masalah penting. Persoalan ODOL bukan berpenyebab tunggal, melainkan ada beberapa faktor yang melatarbelakanginya. Untuk itu ditetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP. 4294/AJ.510/ DRJD/2019 tentang Pedoman Normalisasi Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, dan Kereta Tempelan.

Pada intinya, peraturan itu menyelesaikan masalah terkait odol secara sistematis. Beberapa pokok penting dalam peraturan Dirjen Perhubungan Darat itu dapat disarikan sebagai berikut :

1. Dasar pertimbangan keluarnya peraturan atau landasan filosofinya adalah :
 - a) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

- b) Urgensi normalisasi terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang melakukan pelanggaran dimensi.
2. Normalisasi kendaraan yang dimaksud, adalah penyesuaian dimensi dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pelaksana normalisasi kendaraan dilaksanakan oleh perusahaan karoseri atau bengkel karoseri.
 3. Prosedur normalisasi kendaraan melalui :
 - a. Permohonan normalisasi kepada Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat sesuai domisili pemohon
 - b. Dokumen pelengkap permohonan : Surat Permohonan, Daftar Kendaraan, Salinan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)
 4. Pemeriksaan dan Pengukuran terhadap kendaraan bermotor yang dimaksud, yang melakukan pelanggaran dimensi. Sebagai bukti tenggat waktu normalisasi, diberikan stiker pada kaca depan bagian kiri bawah.
 5. Hasil pemeriksaan dan pengukuran kendaraan bermotor *overdimensi*, dituangkan dalam Berita Acara.
 6. Balai Pengelola Transportasi Darat membuat surat permintaan keterangan dimensi kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat melalui Direktur Sarana Transportasi Jalan.

7. Direktur Jenderal Perhubungan Darat membuat surat keterangan yang berisikan spesifikasi teknis dimensi kendaraan yang dimaksud, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
8. Berdasarkan surat keterangan sebelumnya, diterbitkan Sertifikat Registrasi Uji Tipe sesuai domisili pemohon.
9. Pelaksanaan normalisasi oleh karoseri, paling lama :
 - a. 6 (enam) bulan sejak diberikan Surat Keterangan Hasil Pemeriksaan, untuk mobil bak muatan.
 - b. 1 (satu) tahun sejak diberikan Surat Keterangan Hasil Pemeriksaan, untuk mobil tangki, kereta gandengan dan kereta tempelan.
10. Perusahaan yang telah selesai melaksanakan normalisasi mengajukan permohonan penelitian dan pemeriksaan kesesuaian fisik kendaraan yang dimaksud kepada Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat sesuai domisili perusahaan.
11. Penelitian dan pemeriksaan kesesuaian fisik kendaraan minimal meliputi : Nomor rangka, Nomor Mesin, Ukuran dan konstruksi kendaraan bermotor, Berat Kendaraan, peruntukan kendaraan bermotor, bentuk fisik kendaraan bermotor, ukuran dan konstruksi bak muatan/volume tangki.
12. Jika penelitian dan pemeriksaan kendaraan dimaksud sudah sesuai maka diterbitkan Berita Acara Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun

Sarana Angkutan Jalan sebagai dasar Penerbitan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT).

Berdasarkan studi sistematis terhadap peraturan Dirjen Perhubungan Darat tersebut maka penulis dapat menghimpun beberapa penyebab dari pelanggaran ketentuan overdimensi kendaraan sebagai berikut :

1) Aspek teknis

Pada aspek teknis, kecenderungan penyebab pelanggaran dikarenakan overdimensi (ukuran yang tidak sesuai standar ketentuan PUU) dan overload karena beban muatan kendaraan ketika dioperasikan di jalan melebihi batas maksimal yang diperbolehkan.

2) Aspek pengawasan

Aspek pengawasan meliputi taktis regulasi pemerintah dalam mengatur ketentuan dan pihak yang bertanggung jawab mulai kendaraan dipesan (importer) hingga modifikasi di karoseri. Sehingga data balitbang departemen perhubungan hanya menjumpai fakta overdimensi di sisi hilirnya yaitu pada jembatan timbang.

3) Aspek ekonomi

Aspek ekonomi, berkaitan dengan biaya logistik barang di Indonesia. Sebuah penelitian menunjukkan ¹⁸: khususnya di pelabuhan sampai mencapai 17% dari keseluruhan biaya operasional usaha. Biaya ini sangat tinggi dibandingkan negara-negara di satu kawasan, seperti Malaysia hanya membutuhkan 8%, Filipina 7% dan Singapura 6% dari biaya

¹⁸ Posma Sariguna Johnson Kennedy, analisis Tingginya Biaya Logistik di Indonesia Ditinjau dari Dwelling Time, Economic Resources Vol. 1 No. 2 Maret 2019, h.1

operasionalnya. Melihat perbandingan lain, proses dari bongkar kontainer dan turun dari kapal di stack di CY terminal Pelabuhan Tanjung Priok sampai keluar dari pintu pelabuhan, membutuhkan waktu 4,9 hari, dimana Amerika Serikat hanya membutuhkan 1,2 hari, Belanda 1,1 hari dan Singapura 1,0 hari.

Hal ini cukup menjadi dasar argumentasi bahwa para pengusaha angkutan umum, tidak mau rugi dalam sisi pengiriman barang sehingga menyebabkan persaingan usaha antar jasa angkutan. Perilaku persaingan ini berdampak pada perbuatan tercela, dengan cara menambah dimensi kendaraan maupun muatan yang tidak sesuai ketentuan UU.

B. Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Over Dimensi di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang

Pendekatan analisis penulis menggunakan teori penegakan hukum dan teori lalu lintas. Kedua teori ini terangkum dalam studi kasus secara sistematis membedah perkara No 386/Pid.Sus/2020/PN Smg. Teori Penegakan Hukum Pidana ini, menerangkan bahwa tindak pidana lalu lintas yang diatur dalam pasal 277 UU LLAJ, berisi serangkaian tahapan dalam *Integrated Criminal Justice System* yang mengamanatkan bahwa fakta hukum (*overdimensi* kendaraan bermotor) diterangbenderang oleh alat bukti dan keterangan penyidik, baik Kepolisian maupun jaksa Penuntut Umum. Melalui surat dakwaan, Jaksa mengkonstruksi secara yuridis perkara tersebut menjadi perkara tindak pidana yang diperiksa di pengadilan. Selanjutnya, Majelis Hakim memeriksa perkara dengan berbekal surat dakwaan dari Jaksa. Berdasarkan fakta persidangan dan alat bukti serta keyakinan

hakim maka perkara tindak pidana lalu lintas over dimensi kendaraan bermotor itu, berkecukutan hukum tetap setelah hakim menjatuhkan pidana denda kepada terdakwa.

- Studi Kasus Perkara : No 386/Pid.Sus/2020/PN Smg

Salah satu perkara yang menjadi kajian penulis adalah Perkara : No 386/Pid.Sus/2020/PN Smg. Pada dasarnya perkara ini mempunyai peristiwa hukum yang terdeskripsi sebagai berikut :

- Kasus Posisi

Berawal dari tugas rutin Sat Lantas Polrestabes Semarang (Iptu Rony H dengan Bripta Paino) melakukan patroli di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang pada hari Rabu tanggal 04 Desember 2019 sekira jam 10.00, dijalan Raya Jendral Sudirman depan Ace Hardware Kota Semarang, menemukan Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB melakukan pelanggaran lalu lintas, kemudian petugas melakukan penindakan pelanggaran dengan Tilang kemudian barang bukti Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB dibawa ke Kantor Sat Lantas Polrestabes Semarang dan diserahkan kepada petugas piket Penyidik Laka Lantas (Ipda Yunanto H. SH.).

Setelah diserahkan ke Penyidik Laka Lantas ditemukan dugaan tidak pidana over dimensi, Pada hari Rabu tanggal 04 Desember 2019 sekitar jam 13.00 Wib barang bukti tersebut dibawa untuk dilakukan pemeriksaan dan pengukuran di Kantor Pengujian Dishub Kota Semarang yang dilakukan oleh Penguji

Dishub Kota Semarang (sdr. Imam Sukoco), setelah dilakukan pemeriksaan dan pengukuran ditemukan perbedaan ukuran dimensi secara Fisik dengan Buku KIR.

Pada hari Pada hari Senin tanggal 22 Desember 2019, penyidik Laka Lantas Polrestabes Semarang dipimpin oleh Kanit Laka (AKP SUGITO) ke Jakarta untuk melaksanakan pemeriksaan Ahli dengan Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat (Sdr. Joko Kusnanto) dengan maksud dan tujuan tentang bagaimana prosedur pengujian tipe kendaraan bermotor dan pengecekan administrasi terhadap kendaraan Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB dalam hal SRUT (Sertifikat Register Uji Tipe) yang setelah dilaksanakan pemeriksaan bahwa kendaraan tersebut tidak terdaftar.

Pada hari Senin tanggal 22 Desember 2019, Penyidik Laka Lantas mengambil pemeriksaan Saksi dengan BPTD VIII Wilayah Banten (Sdr. Alfian) dengan maksud dan tujuan tentang bagaimana prosedur pengujian tipe kendaraan bermotor dan pengecekan administrasi terhadap kendaraan Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB dalam hal SRUT (Sertifikat Register Uji Tipe) yang setelah dilaksanakan pemeriksaan bahwa kendaraan tersebut tidak pernah mendaftar.

Pada bulan Juni 2019 Marketing Dealer PT. Dayaguna Motor Indonesia (Sdr. JELLY ARNOL) telah menjual Kbm Truk Merk Hino kepada Sdr. ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG.

Pada bulan Juni 2019 PT. Bintang Samudra (ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG) telah membeli Kbm Truk Merk Hino, kemudian Sdr. ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG meminta pembuatan BOX melalui Dealer PT. Dayaguna Motor Indonesia (Sdr. JELLY ARNOL) kepada Karoseri CV. Kurnia Jaya (Sdr. EDY ADITYA ZULFIKAR), CV. Kurnia Jaya (Sdr. EDY ADITYA ZULFIKAR) menyanggupi pembuatan Box atas permintaan PT. Bintang Samudra (Sdr. ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG).

Barang bukti yang sudah berubah tipe dari Kbm Truk Merk Hino menjadi Kbm Truk Hino Box No.Pol: A-9169-ZB tidak didaftarkan dan dilakukan uji tipe oleh pihak CV. Kurnia Jaya (Sdr. EDY ADITYA ZULFIKAR), setelah barang bukti selesai dibuat Box dikembalikan ke Pool Kerawang milik PT. Bintang Samudra (Sdr. ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG).

Barang bukti Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB digunakan oleh PT. Bintang Samudra (Sdr. ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG) untuk bisnis jasa niaga untuk mengangkut barang-barang perabotan rumah tangga yang dikirm dari Jakarta ke Semarang (Ace Hardware).

Penyidikan oleh penyidik Polrestabes Semarang dapat dihimpun fakta hukum sebagai berikut¹⁹ :

“ Bahwa Pada hari Rabu tanggal 04 Desember 2019 sekitar pukul 10.00 Wib terjadi di Jalan Jendral Sudirman depan Ace Hardware Semarang Barat Kota Semarang, Petugas IPDA YUNANTO DWI HANDOKO SH, telah melakukan kegiatan penindakan pelanggaran lalu lintas Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB yang dimiliki oleh: PT. BINTANG SAMUDRA RAYA, petugas mencurigai bahwa Box tidak sesuai dengan ketentuan setelah dilakukan pengukuran Rumah Rumah Box yang terpasang di Kbm Truk Hino Light Truk No.Pol: A-9169-ZB bahwa Rumah Rumah Box tersebut tidak sesuai dengan ketentuan SKRB (Surat Keputusan Rancang Bangun), kemudian Penyidik mengecek data truk tersebut ke Kemenhub cq Ditjenhubdat bahwa Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB tersebut tidak terdaftar atau tidak memiliki SRUT (Sertifikat Registrasi Uji Tipe) sehingga Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB telah terjadi perbuatan tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI Lahir di Tangerang, 16-09-1983, umur: 36 tahun, Jenis kelamin: Laki-laki, Pekerjaan: Swasta, Kewarganegaraan: Indonesia, Agama: Islam, Pendidikan terakhir: SMA, Alamat : Jl. Batujaya Utara Rt. 03/03 Batujaya Batu Ceper Kota Tangerang sebagai pemilik CV. KURNIA JAYA, melanggar tindak pidana lalu lintas Setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor , kereta gandengan, dan kereta

¹⁹ Wawancara dengan penyidik Bripta Pratama Danny, SH, Penyidik Pembantu Laka Lintas Polrestabes Semarang

tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 ayat (1) di pidana dengan pidana paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah)” sebagaimana dimaksud pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”

- Dakwaan

Aparat Penegak Hukum melakukan penyelidikan, penyidikan perkara dan pemeriksaan di persidangan, berawal dari Pasal Dakwaan Penuntut Umum :

Terdakwa ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG anak dari SAMSUDIN LUKMAN bersama-sama dengan EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI (dalam berkas perkara terpisah), pada hari Rabu tanggal 4 Desember 2019 sekira pukul 10.00 Wib atau setidak-tidaknya pada waktu-waktu lain dalam tahun 2019 bertempat di Jalan Jendral Soedirman depan Swalayan Ace Hardware, Kota Semarang, atau setidak-tidaknya di suatu tempat lain yang masih termasuk dalam daerah hokum Pengadilan Negeri Semarang, yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kendaraan gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe, mereka yang melakukan, menyuruh melakukan dan yang turut

serta melakukan, perbuatan mana dilakukan terdakwa ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG anakdari SAMSUDIN LUKMAN dengan cara sebagai berikut :

- Bahwa Pada waktu dan tempat sebagaimana tersebut di atas, Petugas Sat Lantas Polrestabes Semarang yaitu saksi PAINO Bin PRINGGO SUWARNO, saksi RONY HIDAYAT Bin MUNAWIR yang merupakan Anggota Satlantas Polrestabes Semarang sedang melakukan Patroli dan menemukan KbmTruk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB yang dikendarai oleh saksi ANDI Bin ENDONG yang merupakan pengemudi yang bekerja di PT. Bintang Samudera Raya **melakukan pelanggaran lalu lintas**. Bahwa pada saat saksi PAINO Bin PRINGGO SUWARNO dan saksi RONY HIDAYAT Bin MUNAWIR **mencurigai** bahwa ukuran rumah Box di Kbm Truk Hino Light Truk No.Pol: A-9169-ZB tersebut **tidak sesuai dengan ketentuan**.

- Bahwa kemudian dilakukan pengukuran oleh Dishub Kota Semarang, berdasarkan pengukuran dari Dishub Kota Semarang yaitu saksi IMAM SUKOCO BIN IMAM SUWANDI **ditemukan pada fisik kendaraan** KbmTruk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB **panjang 7830 mm, lebar 2130 mm, tinggi 3450 mm, julur belakang (ROH) 2760 mm, julur depan 1070 mm, jarak sumbu 4000 mm, titik berat 2600 mm, dimensi box panjang 6130 mm, lebar 2000 mm, tinggi 2320 mm** dan hal tersebut **tidak sesuai dengan dengan ukuran yang tertera pada SKRB** (Surat Keputusan Rancang Bangunan) milik CV. Kurnia Jaya sebagai berikut Panjang Total 7285 mm, Lebar Total 2055 mm, Tinggi total 3300 mm, Julur belakang 2220 mm, Julur depan 1065 mm, Jarak

sumbu 4000 mm, Panjang Box 5500 mm, Lebar Box 2055 mm, Tinggi box 2400 mm.

- Bahwa Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB merupakan milik PT. Bintang Samudra Raya dimana terdakwa merupakan Direktur PT. Bintang Samudra. Bahwa pada tanggal 20 Juni 2019 terdakwa ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG anak dari SAMSUDIN LUKMAN Direktur PT. Bintang Samudra Raya **memesan kendaraan Truk** Hino Dutro 130 MDL, setiap pembelian truk **kondisi awal berbentuk Cabin dan Chasis** sehingga terdakwa meminta Truk memiliki rumah rumahan berbentuk Box, pada saat itu saksi JELLY ARNOL Anak dari BOEN KOE ING dari dealer PT. Dayaguna Motor Indonesia merekomendasikan ke Karoseri CV. Kurnia Jaya kepada PT. Bintang Samudra Raya, kemudian saksi JELLY ARNOL Anak dari BOEN KOE ING menyambungkan melalui telephone ke saksi EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI yang merupakan Direktur CV. Kurnia Jaya, saksi JELLY ARNOL Anak dari BOEN KOE ING menyampaikan bahwa ada pemesanan pembuatan rumah Box kepada saksi EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI, bahwa saksi EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI mengatakan apabila ia membuat rumah Box sesuai dengan SKRB (Surat Keputusan Rancang Bangun) namun **pada saat itu terdakwa ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG anak dari SAMSUDIN LUKMAN menginginkan ukuran yang sesuai dengan keinginannya** yaitu dengan ukuran panjang 6 (enam) meter, lebar 1,9 meter dan tinggi 2 (dua) meter, kemudian saksi EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI menyanggupi permintaan dari

terdakwa ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG anak dari SAMSUDIN LUKMAN, dengan membuat Box yang tidak sesuai dengan Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dengan biaya pembuatan sebesar Rp. 35.000.000,00 (tiga puluh lima juta rupiah). Selanjutnya PT. Dayaguna Motor Indonesia membantu pengiriman Truk ke CV. Kurnia Jaya untuk proses pembuatan rumah rumahan box sesuai dengan permintaan dari terdakwa ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG anak dari SAMSUDIN LUKMAN dengan ukuran melebihi ketentuan.

- Bahwa oleh karena rumah box tersebut telah melebihi ketentuan SKRB sehingga saksi EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI tidak pernah mengajukan permohonan uji tipe rancang bangun (pemeriksaan kesesuaian fisik) untuk kendaraan bermotor dengan No.ka : MJEC1JG53K5003307 No.Sin: W04DTRR68667 ke Dit. Sarana Transportasi Jalan c.q Subdit Uji Tipe Kendaraan Bermotor sehingga tidak terdaftar didata base dan DITJENDHUBDAT tidak mengeluarkan Surat Registrasi Uji Type (SRUT).

- Bahwa **terdakwa** ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG anak dari SAMSUDIN LUKMAN **mengetahui** apabila rumah Box Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB **tidak sesuai** dengan Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dan juga tidak akan keluar Surat Registrasi Uji Type (SRUT) karena **adanya persaingan bisnis antara pengusaha kendaraan** di Indonesia.

Perbuatan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP.

- Tuntutan

Berdasarkan fakta di persidangan Penuntut Umum menuntut terdakwa :

“ ..bahwa terdakwa terbukti bersalah melanggar ketentuan dalam pasal 277 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo Pasal 55 Ayat (1) ke-1 KUHP.”

- Putusan

Dalam putusannya Majelis Hakim, menghukum terdakwa sebagai berikut :

1. Terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “ bersama-sama telah memasukan kendaraan bermotor ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan type, kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe”.
2. Menjatuhkan pidana kepada terdakwa, dengan pidana denda sebesar Rp. 15.000.000,- (Lima Belas Juta Rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 4 (empat) bulan.
3. Menetapkan barang bukti berupa :

- a. 1 (satu) Tabung Gas LPG;
- b. 3 (tiga) Gas Tabung;
- c. Selang Tabung;
- d. 2 (dua) Alas Las;
- e. 1 (satu) Tabung Gas LPG

Dirampas untuk dimusnahkan

- f. 1 (satu) Lembar Tanda Terima CV Kurnia Jaya;
- g. 1 (satu) Surat Jalan PT. Dayaguna Motor Indonesia;

Terlampir dalam berkas perkara

4. Membebankan kepada terdakwa untuk membayar biaya perkara sebesar Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah)

Pada kasus *a quo* penulis mencoba menganalisis lebih mendalam melalui pendekatan studi kasus. Studi Kasus berasal dari terjemahan dalam bahasa Inggris “*A Case Study*” atau “*Case Studies*”. Kata “Kasus” diambil dari kata “*Case*” yang menurut Kamus *Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English* , diartikan sebagai 1). “*instance or example of the occurrence of sth.*”, 2). “*actual state of affairs; situation*”, dan 3). “*circumstances or special conditions relating to a person or thing*”. Secara berurutan artinya ialah 1). contoh kejadian sesuatu, 2). kondisi aktual dari keadaan atau situasi, dan 3). lingkungan atau kondisi tertentu tentang orang atau sesuatu²⁰.

²⁰ Mudjia Rahardjo, 2017, *Studi Kasus dalam Penelitian Kualitatif: Konsep dan Prosedurnya*, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, Malang, h. 3

Perkara tindak pidana terkualifikasi kejahatan yang diatur dalam pasal 277 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) melalui beberapa tahap penegakan hukumnya yaitu :

1. Tahap Penyelidikan dan Penyidikan
2. Tahap Pemeriksaan Perkara di Persidangan
3. Tahap Putusan Perkara

Tahap **pertama**, penyelidikan dan penyidikan peristiwa hukum yang melatar belakangi terdeskripsi sebagai berikut²¹ :

“Sat Lantas Polrestabes Semarang (Iptu Rony H dengan Bripka Paino) melakukan patroli di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang pada hari Rabu tanggal 04 Desember 2019 sekira jam 10.00, di jalan Raya Jendral Sudirman depan Ace Hardware Kota Semarang, menemukan Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB melakukan pelanggaran lalu lintas, kemudian petugas melakukan penindakan pelanggaran dengan Tilang kemudian barang bukti Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB dibawa ke Kantor Sat Lantas Polrestabes Semarang dan diserahkan kepada petugas piket Penyidik Laka Lantas (Ipda Yunanto H. SH).”

Nampaknya bahwa awal tindak pidana sebagaimana diatur dalam pasal 277 UU LLAJ, dikarenakan adanya tindakan hukum penilangan terhadap kendaraan bermotor berupa *Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB melakukan pelanggaran lalu lintas*. Sebagai barang bukti maka truk tersebut diamankan di Polrestabes Kota Semarang.

Kasus berkembang ketika penyidik Polrestabes Kota Semarang menemukan bukti awal penyelidikan bahwa barang bukti (truk) tersebut tergolong

²¹ Wawancara dengan penyidik AKP Sugito, SH (Penyidik Laka Lantas Polrestabes Semarang)

kualifikasi delik pidana *over dimensi*. Fakta hukum itu dapat tergambar dari data pemeriksaan dimensi truk oleh Dinas Perhubungan sebagai berikut :

“Pengujian Dishub Kota Semarang yang dilakukan oleh Penguji Dishub Kota Semarang (sdr. Imam Sukoco), setelah dilakukan pemeriksaan dan pengukuran ditemukan perbedaan ukuran dimensi secara Fisik dengan Buku KIR”

Fakta pemeriksaan ini menemukan bukti awal berupa perbedaan ukuran dimensi secara fisik dengan buku KIR.

Penyidik guna mengumpulkan barang bukti dan keterangan dalam proses penyidikan perkara tersebut, melakukan verifikasi ke Kementerian Perhubungan Pusat. Hasil yang diperoleh dipaparkan sebagai berikut :

“Barang bukti yang sudah berubah tipe dari Kbm Truk Merk Hino menjadi Kbm Truk Hino Box No.Pol: A-9169-ZB tidak didaftarkan dan dilakukan uji tipe oleh pihak CV. Kurnia Jaya (Sdr. EDY ADITYA ZULFIKAR), setelah barang bukti selesai dibuat Box dikembalikan ke Pool Kerawang milik PT. Bintang Samudra (Sdr. ROSALIE LUKMAN alias KOH ABENG).”

Bukti ini menerangkan bahwa kendaraan bermotor (truk) tersebut sudah berubah tipe dari Truk Merk Hino menjadi Kendaraan bermotor Truk Hino Box No.Pol: A-9169-ZB tanpa memiliki Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) karena memang tidak pernah didaftarkan dan diuji tipe oleh pihak yang mendatangkan truk tersebut dari luar negeri.

Penyidik menganalisis secara yuridis terhadap peristiwa hukum tersebut dan meningkatkan perkembangan perkara melalui analisis yuridis sebagai berikut :

a. Unsur setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia:

Yang dimaksud Unsur setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia

dalam pasal ini adalah orang, yaitu berdasarkan keterangan para saksi bahwa “Sdr. EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI sebagai pemilik bengkel Karoseri CV. Kurnia Jaya telah memasukan kendaraan truk yang berubah tipe bangunan box ke dalam wilayah Republik Indonesia“ Unsur ini terpenuhi ”.

- b. Unsur membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus.

Yang dimaksud Unsur membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam pasal ini bahwa berdasarkan keterangan para saksi bahwa “Sdr. EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI sebagai pemilik bengkel Karoseri CV. Kurnia Jaya telah membuat, merakit atau memodifikasi Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZByang berubah tipe menjadi Truk Box”Unsur ini terpenuhi ”.

- c. Unsur yang dioperasikan di dalam negeri.

Yang dimaksud Unsur yang dioperasikan di dalam negeri dalam pasal ini bahwa berdasarkan keterangan para saksi bahwa “Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB yang dibuat oleh Sdr. EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI sebagai pemilik bengkel Karoseri CV. Kurnia Jaya sudah beroperasi di dalam negeri, “ Unsur ini terpenuhi ”.

- d. Unsur yang yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe.

Yang dimaksud Unsur yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe dalam pasal ini bahwa berdasarkan keterangan para saksi bahwa “Sdr. EDY ADITYA ZULFIKAR Bin AHMAD DASUKI sebagai pemilik bengkel Karoseri CV. Kurnia Jaya tidak melakukan permohonan/pengajuan uji rancang bangunan dari Kbm Truk Hino Light Truk Box No.Pol: A-9169-ZB”, “Unsur ini terpenuhi”.

Tahap **kedua**, proses pemeriksaan perkara di Pengadilan. Penuntut Umum mendakwa tersangka dengan pasal berlapis berupa²² :

- 1) Pasal 277 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang terformulasi yuridis :

“Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).”

- 2) Pasal 55 Ayat (1) ke-1 KUHP dengan rumusan yuridisnya :

“(1) Dipidana sebagai pelaku tindak pidana:

1. *mereka yang melakukan, yang menyuruh melakukan, dan yang turut serta melakukan perbuatan”*

Sementara itu pada tahap penuntutan setelah melalui fakta persidangan, Jaksa tetap pada pasal dakwaannya yang yakin bahwa tersangka telah melanggar hukum sebagaimana yang diatur dalam pasal 277 UU LLAJ dan pasal 55 ayat (1) ke-1 tentang penyertaan dalam tindak pidana yang diatur dalam KUHP.

²² Wawancara dengan Jaksa Penuntut Umum Sahri Aini, SH

Tahap **ketiga**, putusan majelis hakim akhirnya memutus terdakwa secara sah dan meyakinkan bahwa terdakwa bersalah :

“...melakukan tindak pidana “ bersama-sama telah memasukan kendaraan bermotor ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan type, kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe”. Menjatuhkan pidana kepada terdakwa, dengan pidana denda sebesar Rp. 15.000.000,- (Lima Belas Juta Rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 4 (empat) bulan....”

Dengan demikian proses penegakan hukum kasus a quo, awalnya berupa tindakan tilang karena Truk barang bukti kasus itu melanggar lalu lintas. Namun fakta hukum terus berkembang setelah ditemukannya bukti permulaan adanya tindak pidana *overdimensi* yang diatur dalam pasal 277 UUAJ. Maka terbukalah peluang kasus pelanggaran lalu lintas berubah menjadi kasus tindak pidana *overdimensi*. Proses penyelidikan dan penyidikan kasus a quo, menempatkan terdakwa terjerat dalam konstruksi yuridis Jaksa yaitu Pasal 277 UU LLAJ jo Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP. Vonis hakim menjatuhkan pidana, denda limabelas juta rupiah subsidi kurungan 4 (empat) bulan.

Analisis penegakan hukum perkara tersebut dapat terhimpun sebagai berikut :

- a) Perkara Tindak Pidana *bersama-sama telah memasukan kendaraan bermotor ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan type, kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe*

Majelis hakim dalam putusan perkara a quo, merumuskan tindak pidana yang telah dilakukan terdakwa sebagai tindak pidana memasukan

kendaraan bermotor ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan type, kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe. Frasa “bersama-sama”, sehubungan dengan konstruksi yuridis Penuntut Umum yang menuntut terdakwa selain pasal 277 UU LLAJ juga Pasal 55 ayat (1) ke-1 yang berkaitan dengan penyertaan dalam tindak pidana yang diatur dalam KUHP. Fakta putusan ini menegaskan bahwa Tindak Pidana *overdimensi* kendaraan bermotor (Pasal 277 UU LLAJ) pasti berbarengan dengan tindak pidana penyertaan. Hal ini dapat dimengerti karena proses perubahan tipe kendaraan asli manufacturing dapat berubah dimensi manakala ada pihak lain yang turut serta dalam perubahan dimensi tersebut, dalam hal ini adalah perusahaan karoseri maupun bengkel karoseri.

b) *Legal substance* atau Konstruksi Yuridis Pasal Tindak Pidana Overdimensi Kendaraan Bermotor
Jaksa Penuntut Umum, menjerat tersangka dengan konstruksi yuridis pasal :

- 277 UU LLAJ
- 55 ayat (1) ke-1 KUHP

Jika dicermati lebih lanjut, rangkaian peristiwa hukum Tilang pada awal kasus berubah menjadi kasus tindak pidana overdimensi kendaraan bermotor dapat dilihat dari pasal dakwaan Jaksa.

Pasal 277 UU LL AJ berkonstruksi sistematis dengan pasal 50 ayat (1) dengan formulasi yuridisnya :

“Pasal 50

(1) Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe”

Sebagaimana rumusan yuridis pasal 50 ayat (1) masih berkaitan secara sistematis dengan pasal 49 ayat (2) huruf a dengan rumusan :

“(1)

*Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian. Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
a. uji tipe..”*

Dengan demikian Nampak bahwa substansi hukum yang hendak diatur dalam pasal 277 UU LLAJ adalah Pengujian Kendaraan Bermotor khususnya pada tipe kendaraan yang dimaksud.

Pandangan ahli hukum mengenai pasal 277 UU LLAJ dapat dilihat dari pendapat berikut ini :

“dalam pengertian kami didalam unsur tersebut terdapat 2 (dua) perbuatan tindak pidana dan dapat muncul 2 tersangka, apakah dalam penerapan di berkas perkara dapat dipisahkan sendiri atau dalam satu berkas perkara, dapat diartikan berkas tersebut tidak di split 2 berkas namun hanya satu berkas dengan penerapan pasal 277 UU No 22 Tahun 2009 LLAJ Jo 55 KUHP.”

Pandangan ini menurut hemat penulis, rumusan dalam pasal 277 UU LLAJ dilihat dari teknik perumusan delik sudah memenuhi kriteria rumusan tindak pidana karena mampu dipandang sebagai perbuatan tindak pidana.

c) Frasa Penjelas Adanya Tindak Pidana yang diatur dalam pasal 277 UU LLAJ

Rumusan delik dalam pasal 277 UU LLAJ, terkualifikasi kejahatan. Dengan demikian sarana pidana menjadi *alternative* pertama dalam kebijakan penegakan hukumnya. Pandangan ahli dalam menilai formulasi yuridis pasal 277 UU LLAJ, terfokus pada diksi “.. yang dioperasikan di dalam negeri”. Pandangan ini merubah peristiwa hukum menjadi bukti Tindak Pidana overdimensi kendaraan bermotor. Alasan hukum yang melandasi adalah frasa tersebut, artinya pihak pembuat (*maker machine*) tidak bisa disalahkan karena tidak turut serta dalam menjalankan kendaran tersebut di jalan Indonesia. Fakta *locus delicti* inilah yang kemudian menjadi penerang :siapa (subyek hukum) yang bertanggung jawab secara pidana jika kendaraan bermotor yang tidak sesuai tipe (*overdimensi*) dijalankan di Indonesia.

d) Sanksi pidana terkait putusan

Majelis hakim dalam memutuskan pidana, nampaknya berpedoman pada pidana ekonomi. Hal ini sebagaimana pada analisis sebelumnya, bahwa penyebab perbuatan tercela merubah dimensi dan muatan kendaraan bermotor dilandasi oleh motif ekonomi. Sehingga hukuman yang sesuai

adalah pidana denda. Majelis hakim menetapkan pidana denda Rp 15 juta rupiah yang dalam hal ini lebih ringan daripada sanksi denda dalam pasal 277 UU LLAJ yaitu Rp 24 juta rupiah.

C. Hambatan dan Solusi Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Over Dimensi di Wilayah Hukum Polrestabes Semarang

Identifikasi dan pemetaan problematika penegakan hukum tindak pidana *overdimensi* kendaraan bermotor sebagai mana diatur dalam pasal 277 UU LLAJ dapat digambarkan sebagai berikut :

- Faktor Substansi Hukum (Pasal 277 UU LLAJ)

Pokok pertama dalam hambatan penegakan hukum tindak pidana *overdimensi* kasus *a quo* adalah rumusan tindak pidana dalam pasal 277 yang perlu penilaian ahli hukum dalam mengoperasionalkan pasal tersebut. Maksudnya tanpa pengertian hukum yang jelas mengenai frasa *...yang dioperasikan di dalam negeri..* maka pelaku tindak pidana dapat saja memiliki alibi bahwa kendaraan bermotor bukan pelaku yang membuat. Persoalan tentang pertanggung jawaban ini penting dalam hukum pidana karena hanya subyek hukum yang bersalah saja yang dapat dipidana.

- Faktor Struktur Hukum (Penegakan Hukum)

Aspek struktur hukum, lebih dominan adalah peran Aparat Penegak Hukum dan ekosistem penegakan hukum tindak pidana *overdimensi* dijalankan. Sebagaimana dapat diterangkan bahwa pihak-pihak yang berkepentingan dalam upaya penegakan hukum di lini masa adalah :

1) Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Darat

2) Kepolisian

Kedua ujung tombak Aparat Penegak Hukum itu menempatkan Kepolisian sebagai Koordinator Pengawas (Korwas) PPNS Perhubungan Darat. Tata kelola fungsi korwas tersebut dalam domain filosofisnya adalah Polri sebagai korwas, membantu PPNS dalam pelaksanaan penegakan hukum, penguatan sinergitas dan gerbang utama penyelidikan dan penyidikan. Harapannya kedua institusi tersebut tidak saling meniadakan peran dan fungsi justru penguatan saling sinergi antar institusi dalam penegakan hukum.

Faktanya, masih banyak terjadi kendala koordinasi dan saling gap dan *overlapping* fungsi. Bahkan muncul budaya ego sektoral yang justru melemahkan tujuan penegakan hukum itu sendiri.

- Faktor Budaya hukum

Aspek budaya hukum ini, didominasi oleh ketidakpatuhan pengusaha angkutan terhadap ketentuan yang ada. Sehubungan dengan analisis sebelumnya, motif ekonomi menjadi determinan utama ketidakpatuhan ini. Penambahan dimensi dan muatan adalah modus utama pelanggaran bahkan kejahatan dalam ekosistem berlalu lintas di jalan raya. Atas dalih mata pencaharian atau motif ekonomi pelaku pelanggaran ini mengabaikan keselamatan pengguna lain. Ketidakteraturan ini perlu upaya dalam mencegah agar apa tujuan dari

UU LL AJ yaitu mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan.

Dari ketiga perspektif tersebut maka beberapa upaya yang dapat dijadikan solusi masalah atas perbuatan tercela *overdimensi* kendaraan bermotor adalah :

1. Perspektif substansi hukum yang terkait dengan pasal 277 UU LLAJ

Formulasi yuridis pasal 277 UU LLAJ, memiliki kelemahan yuridis saat dioperasionalkan atau difungsikan oleh aparat penegak hukum. Dalam domain ini, urgensi dilakukan reformulasi pasal tersebut sehingga tidak multi tafsir saat diaplikasikan diproses penegakan hukumnya.

2. Perspektif struktur hukum/penegakan hukum

Pihak yang berkepentingan dalam upaya pencegahan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah : (1) Kementerian Perhubungan, (2) Pemda Provinsi/Kab/Kota, (3) Pelaku Usaha Angkutan dan Pelaksana Lapangan, (4) Masyarakat, (5) Polri dan PPNS.

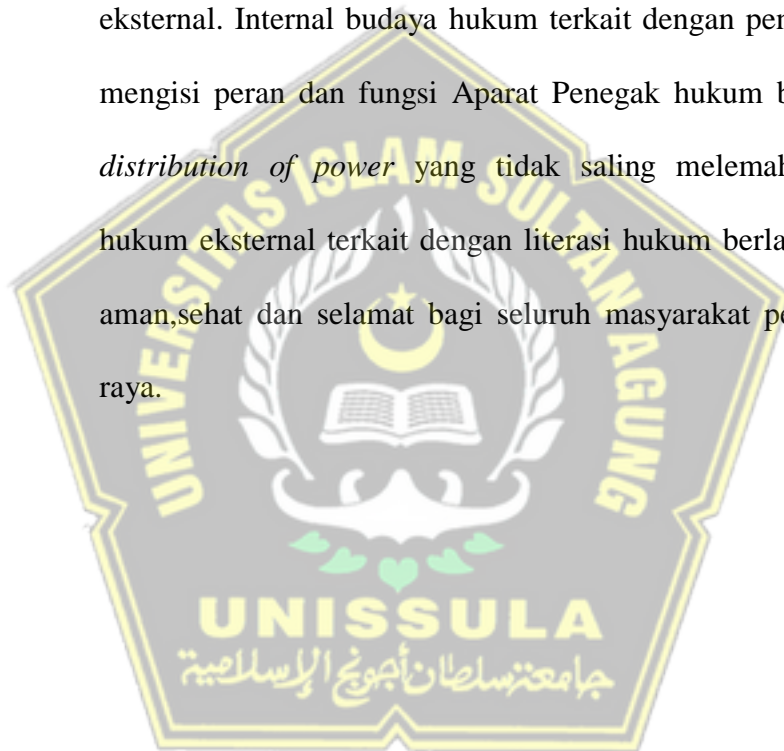
Stake holder tersebut dapat melakukan upaya-upaya sinergi sebagai berikut :

- Sinergi Strategis meliputi koordinasi formal berupa *memorandum of understanding* pengembangan kerja sama dan koordinasi informal (pertemuan rutin).

- Sinergi Operasional meliputi kerjasama operasi/tim terpadu dan koordinasi para *midle manager* di lapangan.
- Sinergi Taktis meliputi latihan peningkatan kemampuan bersama, rapat kerja teknis dan *coaching clinic*.

3. Perspektif budaya hukum

Pada aspek budaya hukum menasar dua sasaran yaitu internal dan eksternal. Internal budaya hukum terkait dengan penguatan saling mengisi peran dan fungsi Aparat Penegak hukum berupa prinsip *distribution of power* yang tidak saling melemahkan. Budaya hukum eksternal terkait dengan literasi hukum berlalu lintas yang aman,sehat dan selamat bagi seluruh masyarakat pengguna jalan raya.



BAB IV

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan dari tujuan dan pembahasan pada bab sebelumnya maka penulis menyimpulkan tesis ini sebagai berikut :

1. Faktor penyebab tindak pidana lalu lintas *overdimensi* kendaraan bermotor di Polrestabes Semarang meliputi : aspek teknis, aspek pengawasan dan aspek ekonomi. Nampaknya kecenderungan utama penyebabnya adalah aspek ekonomi. Terbukti dengan kondisi biaya logistik yang cukup tinggi di Indonesia menjadikan para pengusaha angkutan jalan mensiasati dengan perbuatan tercela yang melanggar ketentuan peraturan undang-undang.
2. Teori Penegakan hokum dalam menjelaskan tindak pidana *overdimensi* kendaraan bermotor, melalui tahapan penyidikan dan penyelidikan, yang mengoperasionalkan atau memfungsikan diksi substansi hukum “ ..yang dioperasikan di dalam negeri..” sehingga konstruksi yuridisnya logis berupa pasal 277 UU LLAJ jo Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP. Putusan majelis hakim berupa pidana denda. Sarana pidana denda cukup efektif dalam upaya menanggulangi tindak pidana yang berbasis ekonomi. Sebagaimana teori efektifitas hokum menerangkan bahwa substansi hokum (*Legal Substance*) merupakan salah satu ukuran efektif tidaknya hokum itu bekerja. Sehingga dengan motif atau *mens rea* ekonomi, pelaku dihukum dengan denda.
3. Kendala dan solusi penegakan hukum *overdimensi* kendaraan bermotor terdiskripsi dalam tiga ranah yaitu kendala substansi hukum berupa rumusan

yuridis pasal 277 UU LLAJ yang perlu ketegasan rumusan karena mengandung formulasi yang multitafsir. Solusi yang mendasar adalah reformulasi dengan diksi jelas dan pedoman pemidanaan yang operasional. Kendala struktur hukum/penegakan hukum berupa hambatan koordinasi hampir di semua level *stake holder* pencegahan dan penindakan pelanggaran atas UU LLAJ. Solusi yang dapat dilakukan adalah penguatan sinergitas antar pihak yang berkepentingan berupa sinergi strategis, teknis dan operasional. Terakhir kendala budaya hukum, yang teridentifikasi: kurangnya kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang ada dan prinsip ego sektoral pada Aparat Penegak Hukum. Solusi yang dilakukan adalah literasi budaya hukum masyarakat dalam berlalu lintas dan penguatan prinsip *distribution of power* bagi Aparat Penegak Hukum.

B. Saran

Berdasarkan simpulan sebelumnya maka penulis menyarankan hal-hal sebagai berikut :

1. Faktor atau motif ekonomi menjadi faktor kriminogen dalam ekosistem lalu lintas dan angkutan jalan. Jalan tengah yang dapat ditempuh adalah kompensasi biaya logistik bagi pengusaha angkutan dengan kemudahan perizinan serta pajak sehingga mendorong aktivitas bisnis angkutan yang efisien dan berkeadilan. Selain itu debirokratisasi perizinan menjadi alternatif agar kemudahan berusaha dapat terus terjaga. Alternatif lain adalah kerjasama pengusaha angkutan barang dengan moda transportasi kereta api.

2. Kata kunci penegakan hukum adalah penguatan fungsi dan prinsip distribusi kewenangan, sehingga sarana pidana dapat diukur efektifitasnya dalam sarana mencegah tindak pidana overdimensi kendaraan bermotor. Dengan kata lain prinsip efisiensi dan efektifitas sarana penal ini, jangan sampai lebih mahal proses penegakan hukumnya daripada keterperolehan pidana denda yang dihasilkan.

3. Determinan utama permasalahan pelanggaran UU LLAJ adalah budaya hukum masyarakat dan sinergitas Aparat Penegak Hukum. Untuk itu jalan termudah adalah penguatan literasi berhukum lalu lintas simultan dengan penguatan prinsip *sharing* wewenang antar penegak hukum.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku :

- Abdulkadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung
- Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung
- Adami Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana*, PT. RajaGrafinda Persada, Jakarta
- Adami Chazawi, 2010, *Pelajaran Hukum Pidana*, PT. Raja Grafinda Persada, Jakarta
- Admaja Priyatno, 2004, *Kebijakan Legislasi Tentang Sistem Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Indonesia*, CV. Utomo, Bandung
- Ahmadi Miru, Sakka Pati, 2010, *Hukum Perikatan : Penjelasan Makna Pasal 1233 Sampai 1456 BW*, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta
- Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung
- _____, 2010, *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung
- Barata Atep, 2004, *Dasar-Dasar Pelayanan Prima*, Elex Media Komputindo, Jakarta
- C. Djisman Samosir, 2013, *Hukum Acara Pidana*, Nuansa Aulia, Bandung
- C.S.T. Kansil dan Christine S.T, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta
- C.S.T. Kansil dan Christine S.T Kansil, 2004, *Pokok-Pokok Hukum Pidana Untuk Tiap Orang*, Pradnya Paramita, Jakarta
- Chairul Huda, 2006, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Pajar Interpratama Offset, Jakarta

- Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2012, *Metodologi Penelitian*, PT. Bumi Aksara, Jakarta
- Choinur Arrasjid, 2006, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta
- Darwan Prinst, 1998, *Hukum Acara dalam Praktik*, Djambatan, Jakarta
- Dellyana, Shant. 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Yogyakarta
- D Scaffmeister, N. Keijzer dan EPH Sutorius, 1995, *Hukum Pidana*, Liberty, Yogyakarta
- Edi Sutiono, 1992, *Manajemen Lalu Lintas Dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992*, Dirjen Perhubungan Darat, Jakarta
- Esmi Warassih, 2015, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, Pustaka Magister, Semarang
- Fernando M Manulung, 2007, *Hukum Dalam Kepastian*, Prakarsa, Bandung
- Hartono, 2010, *Penyidikan dan Penegakan Hukum Pidana melalui Pendekatan Hukum Progresif*, Jakarta : Sinar Grafika, Jakarta
- Husaini Usman dan Purnomo Setiady Akbar, 2011, *Metodologi Penelitian Sosial*, Bumi Aksara, Jakarta
- Hans Kelsen, 2013, *Teori Tentang Hukum Dan Negara*, Diterjemahkan dari buku Hans Kelsen, *General Theory of law State* oleh raisul Muttaqien, Nusa Media, Bandung
- Ira Alia Maerani, 2018, *Hukum Pidana & Pidana Mati*, Unissula Press, Semarang
- Ishaq, 2012, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta
- Iskandar Abubakar, *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya Yang Tertib*, Dirjen Perhubungan Darat, Jakarta
- Jimly Asshiddiqie, 2012, *Dialektika Pembaharuan Sistem Hukum Indonesia*, Sekretariat Jenderal Komisi Yudisial Republik Indonesia, Jakarta
- Komariah E Sapardjaya, 2002, *Ajaran Melawan Hukum Materiil Dalam Hukum Pidana Indonesia, Studi Kasus Tentang Penerapan dan Perkembangannya Dalam Yurisprudensi*, Alumni, Bandung

- Kelana, 1994, *Hukum Kepolisian*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Kansil, 1986. C.S.T, *Praktek Hukum Peraturan Perundangan di Indonesia*, Airlangga, Jakarta
- Koentjaraningkrat, 1986, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Gramedia, Jakarta
- Kunarto, 1997, *Polisi Harapan dan Kenyataan*, Klaten
- Lamintang, 1990, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Penerbit Sinar Baru, Bandung
- Mardjono Reksodiputro, 1994, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, UI Press, Jakarta
- Martiman, 1996, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia I*, PT Pradnya Paramita, Jakarta
- M. Sudrajat Bassar, 1986, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu Di Dalam KUHP*, Remaja Karya, Bandung
- Moeljatno, 1996, *Asas-Asas Hukum Pidana I*, Seksi Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada, Yogyakarta
- Munir Fuady, 2005, *Perbuatan Melawan Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung
- M. Karjadi dan R. Susilo, 1988, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Serta Komentar-Komentar Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politea, Bogor
- Martiman Prodjohamidjojo, 1986, *Memahami Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia I*, Paramitha, Jakarta
- , 1997, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia 2*, Pradnya Paramitha, Jakarta
- Mahrus Ali, 2011, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta
- Mardalis, 2007, *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*, Bumi Aksara, Jakarta
- Moeyatno, 1987, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta

- , 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta
- Padmo Wahyono dkk, 1997, *Kerangka Landasan Pembangunan Hukum*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta
- Peter Mahmud Marzuki, 2010, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Cetakan ke-6
- Rumokoy Donald Albert, Maramis Frans, 2014, *Pengantar Ilmu Hukum*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta
- R. Soesilo, *Pokok-Pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-Delik Khusus*, Bogor, Politea
- R. Subekti, R. Tjitrosudibio, 2004, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, PT.Pradnya Paramita, Jakarta
- Raharjo, 2005, Satjipto, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya, Bandung
- Rianto Adi, 2004, *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum*, Graint, Jakarta
- Soejono Soekanto, 2008, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- , 2007, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan III, UI Press
- Saifuddin Azwar, 2014, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- Sri Redjeki Hartono, 1986, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang
- Sukardono. R, 1986, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II*, bagian Pertama, Rajawali Press, Jakarta
- , *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*, Prenada Media Group, Jakarta
- Saifuddin Azwar, 2014, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- Soemarno, 2006, *Kebijakan Dalam Menangani Anak Yang Berkonflik Dengan Hukum*, Asisten Tindak Pidana Umum Kejaksaan Tinggi daerah Istimewa Yogyakarta
- Syamsuddin Aziz, 2011, *Tindak Pidana Khusus*, Sinar Grafika, Jakarta

- Saifuddin Azwar, 2014, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- Sardjono Hadinoto, 1995, *Pengertian dan Maksud Peraturan dan Ketentuan Undang-Undang NO. 14 Tahun 1992*, Jakarta
- Sudikno Mertokusumo, 2015, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, Liberty, Yogyakarta
- Sukardono. R, 1986, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II*, bagian Pertama, Rajawali Press, Jakarta
- Sri Redjeki Hartono, 1986, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang
- Soebekti, R, 1982, dan Tjitrosudibio, R, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Hukum Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta
- Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Cet. I. Rineka Cipta, Jakarta
- Soedjono Dirdjosisworo, 2013, *Pengantar Ilmu Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta
- Soerjono Soekanto, 1977, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta
- Suwarjoko Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung
- Teguh Prasetyo, 2010, *Hukum Pidana*, Rajawali Press, Jakarta
- Tadami Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana*, RajaGrafindo Persada, Jakarta
- Tolib Efendi, 2014, *Dasar-Dasar Hukum Acara Pidana ; Perkembangan Dan Pembaharuannya di Indonesia*, Setara Press, Malang
- Umar Ma'aruf dan Aga Wigana, *Telaah Bukti Penyadapan Telepon Dalam Perkara Tindak Pidana Korupsi*, Badan Penerbit UNISSULA PRESS, 2020
- Wawan Muhwan Hariri, 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pustaka Setia Bandung

Wiradipraja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Angkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta

Yulies Tiena Masriani, 2004, *Pengantar Hukum Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta

Zainil Asikin, 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta

Zaeni Asyhadie dan Arief Rahman, 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*, Rajawali Press, Oktober, Jakarta

B. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 Kepolisian Negera Republik Indonesia,

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

C. Jurnal hukum/Makalah/Tesis/Desertasi

Agus Supriyadi, Anis Mushdhorahatun, , *Analisa hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Yang Dilakukan Orang Lain Karena Pengaruh Minuman Keras*, Jurnal Hukum Khaira Ummah, Juni 2017
<http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku/article/view/1848>

Barda Nawawi Arief, *Pembangunan Sistem Hukum Nasional Indonesia*, Kuliah Umum pada Program Magister Ilmu Hukum, Pascasarjana UBH, Padang, 16 Mei 2009

Chairul Nopriansyah, “Kebijakan Kriminal dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, Magister Ilmu Hukum, Universitas Kader Bangsa
https://www.academia.edu/40856357/_KEBIJAKAN_KRIMINAL_DALAM_UNDANG

H Ardi, S E Wahyuningsih, *Jurnal Pembaharuan Hukum, Penegakan Hukum Bagi PNS Dalam Hubungannya Dengan Perbuatan Pidana*, 2017

<https://sinta.ristekbrin.go.id/affiliations/detail?page=784&id=3&view=documents>

Irf dalam Susatyo Yuwono, *Karakter Disiplin Berlalu Lintas dalam Islam*, Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta, Prosiding Seminar Nasional Psikologi Islami, 2012

<https://publikasiilmiah.ums.ac.id/bitstream/handle/11617/1752/A7.%20Yoyok->

Ira Alia Maerani, *Implementasi Ide Keseimbangan Dalam Pembangunan Hukum Pidana Indonesia Berbasis Nilai-Nilai Pancasila*, 2016

<http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/PH/article/view/1364>

Ira Alia Maerani, *Reaktualisasi Proses Penyidikan oleh Kepolisian Berbasis Nilai-Nilai Pancasila dan Optimalisasi Pemanfaatan Teknologi*, 2016

<http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jurnalhukum/article/view/659>

Muhammad Dani Hamzah, *Penegakan Hukum Pada Kasus Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang*, Jurnal Daulat Hukum Unissula Maret 2018

<http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/2563>

Mudjia Rahardjo, 2017, *Studi Kasus dalam Penelitian Kualitatif: Konsep dan Prosedurnya*, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, Malang

<http://repository.uin-malang.ac.id/1104/>

Posma Sariguna Johnson Kennedy, *Analisis Tingginya Biaya Logistik di Indonesia Ditinjau dari Dwelling Time*, Economic Resources Vol. 1 No. 2 Maret 2019

<http://jurnal.fe.umi.ac.id/index.php/JER/article/view/161>

Rismanto, S E Wahyuningsih, *Jurnal Pembaharuan Hukum, Kebijakan Penegakan Hukum Terhadap Penaggulangan Money Laundering Dalam Rangka Pembaharuan Hukum Pidana di Indonesia*, 2018

<http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/PH/article/view/1414>

S Setiyanto, G Gunarto, S E Wahyuningsih, *Efektifitas Penerapan Sanksi Denda E Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan UU No 22 Tahun 2009*, Jurnal pembaharuan Hukum , 2017

<http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku/article/view/2293>

Umar Ma'aruf dan Aga Wigana, *Telaah Bukti Penyadapan Telepon Dalam Perkara Tindak Pidana Korupsi*, Badan Penerbit UNISSULA PRESS, 2020

http://research.unissula.ac.id/file/publikasi/210391026/9682Telaah_Bukti_Penyadapan_Telepon_Dalam_Perkara_Tindak_Pidana_Korupsi_-_full.pdf

D. Lain-Lain

Berkas Perkara Nomor Perkara : 386/Pid.Sus/2020/PN Smg

Resume Berita Acara Pendapat Surat Perintah Penyidikan Nomor: SPRIN / 692 / B / XII / 2019 / Lantas, tanggal 23 Desember 2019

https://id.wikipedia.org/wiki/Korps_Lalu_Lintas_Kepolisian_Negara_Republik_Indonesia

<https://balitbanghub.dephub.go.id/berita/kajian-pengendalian-over-dimensi-over-loading>

<https://www.google.com/search?q=penegakan+hukum+adalah&ie=utf-8&oe=utf-8&c>, diunduh pada tanggal 4 Juli 2021

