

**PERAN APARAT PENEGAK HUKUM DALAM PENANGANAN
PELANGGARAN ATURAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOADING*
KEPADA PEMILIK KENDARAAN ANGKUTAN DI INDONESIA**

Skripsi

Diajukan Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum



Diajukan Oleh:

Bima Setiawan
NIM: 30302100446

**PROGRAM STUDI (S-1) ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SUTAN AGUNG (UNISSULA)
SEMARANG
2024**

**PERAN APARAT PENEGAK HUKUM DALAM PENANGANAN
PELANGGARAN ATURAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOADING*
KEPADA PEMILIK KENDARAAN ANGKUTAN DI INDONESIA**



Diajukan Oleh:

Bima Setiawan
NIM: 30302100446

Telah Disetujui
Pada tanggal, September 2024
Dosen Pembimbing

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Ratih Mega Puspasari', is written over the text of the supervisor's name.

Dr. Ratih Mega Puspasari, S.H., M.Kn
NIDN:

HALAMAN PENGESAHAN

**PERAN APARAT PENEGAK HUKUM DALAM PENANGANAN
PELANGGARAN ATURAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOADING*
KEPADA PEMILIK KENDARAAN ANGKUTAN DI INDONESIA**

Dipersiapkan dan disusun oleh:

Bima Setiawan
NIM: 30302100446

Telah Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji
Pada tanggal, September 2024
dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat dan Lulus

Tim Penguji
Ketua

Dini Amalia Fitri, S.H., M.H.
NIDN: 0607099001

Anggota I



Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.
NIDN: 0617106301

Anggota II



Dr. Ratih Mega Puspasari, S.H., M.Kn.
NIDN: 0624108504

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum UNISSULA



Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN: 0620046701

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

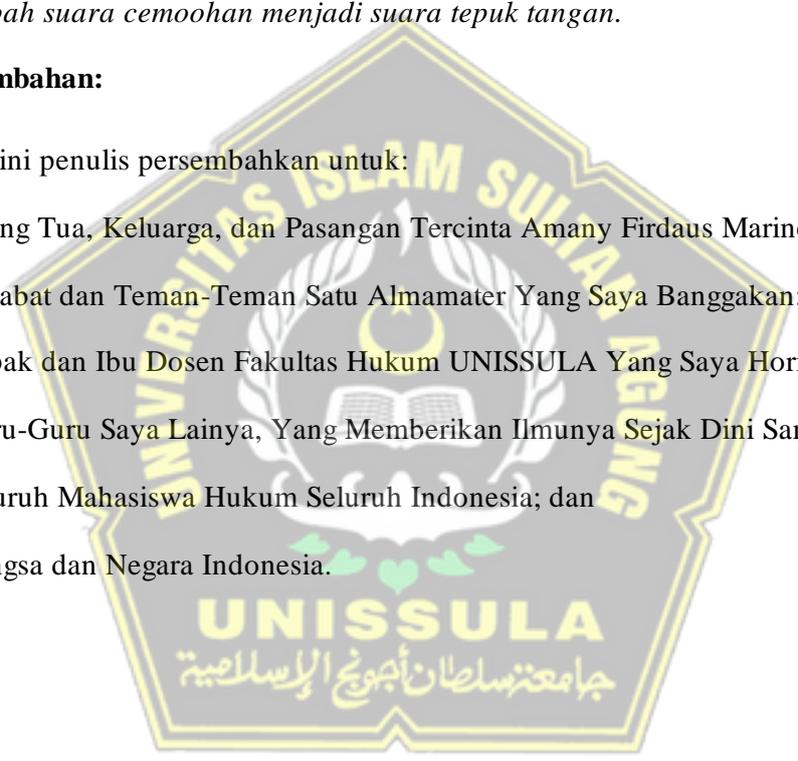
Motto:

- *Niscaya Allah SWT akan meningkatkan orang-orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang yang berilmu pengetahuan ke berbagai derajat (QS. [58] Al-Mujadalah : 11)*
- *Ubah suara cemoohan menjadi suara tepuk tangan.*

Persembahan:

Skripsi ini penulis persembahkan untuk:

1. Orang Tua, Keluarga, dan Pasangan Tercinta Amany Firdaus Marine
2. Sahabat dan Teman-Teman Satu Almamater Yang Saya Banggakan;
3. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum UNISSULA Yang Saya Hormati;
4. Guru-Guru Saya Lainnya, Yang Memberikan Ilmunya Sejak Dini Sampai Saat Ini;
5. Seluruh Mahasiswa Hukum Seluruh Indonesia; dan
6. Bangsa dan Negara Indonesia.



PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Bima Setiawan

NIM : 30302100446

Program Studi : S-1 Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi saya yang berjudul “**PERAN APARAT PENEGAK HUKUM DALAM PENANGANAN PELANGGARAN ATURAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOADING* KEPADA PEMILIK KENDARAAN ANGKUTAN DI INDONESIA**“ benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bebas dari peniruan hasil karya orang lain. Adapun kutipan pendapat dan tulisan orang lain ditunjuk sesuai dengan mekanisme penulisan karya ilmiah yang berlaku.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan dalam skripsi ini terkandung ciri-ciri plagiat dan bentuk-bentuk peniruan lainnya yang dianggap melanggar ketentuan hak cipta, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Semarang, September 2024

Yang Menyatakan

Bima Setiawan

NIM: 30302100446

SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Bima Setiawan

NIM : 30302100446

Program Studi : S-1 Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa tugas akhir / skripsi dengan judul **“PERAN APARAT PENEGAK HUKUM DALAM PENANGANAN PELANGGARAN ATURAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOADING* KEPADA PEMILIK KENDARAAN ANGKUTAN DI INDONESIA**“ dengan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialih mediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikan di internet atau media lainnya untuk kepentingan akademisi selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik hak cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, Maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, September 2024

Yang Menyatakan

Bima Setiawan

NIM: 30302100446

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim.

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan taufik dan hidayahnya kepada penulis terutama dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam melakukan penyusunan skripsi ini, terdapat beberapa kendala. Namun, berkat bantuan, motivasi, dukungan serta do'a dari berbagai pihak, akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar. Oleh karena itu, dengan segala hormat dan kerendahan hati, Penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H. selaku Ketua Yayasan Badan Wakaf Sultan Agung Semarang
2. Prof. Dr. H. Gunarto, SH., SE. Akt., M. Hum. selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
3. Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
4. Dr. Hj. Widayati, S.H., M.H selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
5. Dr. Denny Suyondo, S.H., M.H selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
6. Bapak Dr. Muhammad Ngaziz, S.H., M.H selaku Ketua Program Studi SI Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
7. Dr. Ida Musofiana, S.H.,M.H selaku Sekertaris Prodi I Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
8. Dr. Dini Amalia Fitri, S.H.,M.H selaku Sekertaris Prodi II Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;

9. Dr. Ratih Mega Puspasari, S.H., M.Kn selaku Dosen Pembimbing skripsi yang telah meluangkan waktu, memberikan bimbingan dan arahan serta motivasi dalam proses penyelesaian skripsi ini.
10. Bapak/Ibu Tim Penguji yang berkenan memberikan kritik dan saran yang bersifat membangun dalam penyusunan skripsi ini;
11. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, atas sumbangsih ilmu yang bermanfaat selama mengikuti proses perkuliahan;
12. Staf Pengajar dan Karyawan serta petugas perpustakaan Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, atas segala bantuannya selama ini;
13. Teman-teman perjuangan Angkatan 2021 yang selalu memberikan semangat, dukungan serta motivasi kepada penulis.

Demikian ucapan terima kasih ini penulis sampaikan. Semoga Allah SWT membalas kebaikan semua pihak dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca. Aamiin ya rabbal 'alamin.



Semarang,

September 2024

Penulis

Bima Setiawan

**NIM:
30302100446**

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisa "*Over Dimension*" dan "*Over Loading*" kondisi di mana kendaraan atau muatan melebihi dimensi standar yang ditetapkan oleh otoritas regulasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi bagaimana peran aparat penegak hukum dalam penanganan pelanggaran aturan *Over Dimension Over Loading* (ODOL), dan bagaimana kelemahan atau faktor hambatan peran aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran aturan *Over Dimension Over Loading* (ODOL).

Penelitian ini menggunakan penelitian yuridis normatif. Data yang dikumpulkan berfokus pada *Over Dimension* dan *Over Loading*, dampaknya terhadap infrastruktur dan keselamatan, serta efektivitas kerangka regulasi yang berlaku saat ini.

Penelitian menunjukkan bahwa meskipun regulasi yang ada bertujuan untuk mengurangi masalah *Over Dimension* dan *Over Loading*, penegakan hukum dan kepatuhan masih perlu di lakukan evaluasi. Mengutamakan KLLAJ menjadi program prioritas nasional. Membudayakan penyelenggaraan LLAJ yang mengutamakan keselamatan. Perkuatan koordinasi antar lembaga/instansi utk meningkatkan penegakan hukum yang optimal baik secara konvensional (langsung) dan/atau secara bantuan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi. Melaksanakan sosialisasi kepada pemilik angkutan dan karoseri terkait kendaraan ODOL

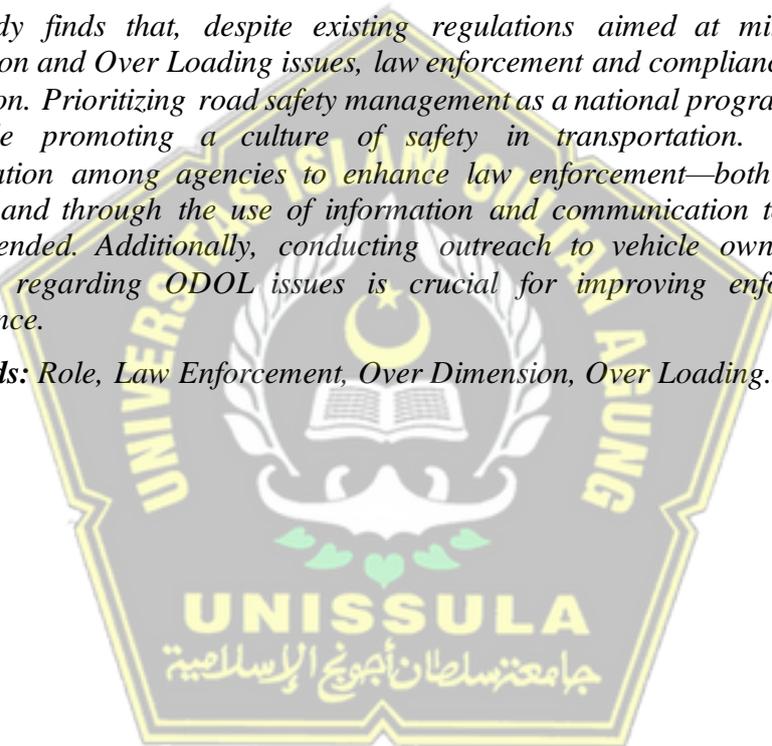
Kata Kunci: Peran, Penegak Hukum, *Over Dimension*, *Over Loading*.

ABSTRACT

This study analyzes "Over Dimension" and "Over Loading," conditions where vehicles or loads exceed the standard dimensions set by regulatory authorities. The aim is to explore the role of law enforcement in addressing violations of Over Dimension and Over Loading (ODOL) regulations and to identify weaknesses or obstacles faced by law enforcement in handling these violations. The research employs a normative juridical approach. Data collected focuses on Over Dimension and Over Loading, their impacts on infrastructure and safety, and the effectiveness of current regulatory frameworks.

The study finds that, despite existing regulations aimed at mitigating Over Dimension and Over Loading issues, law enforcement and compliance still require evaluation. Prioritizing road safety management as a national program is essential, alongside promoting a culture of safety in transportation. Strengthening coordination among agencies to enhance law enforcement—both conventional (direct) and through the use of information and communication technology—is recommended. Additionally, conducting outreach to vehicle owners and body builders regarding ODOL issues is crucial for improving enforcement and compliance.

Keywords: *Role, Law Enforcement, Over Dimension, Over Loading.*



DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR BAGAN	xiii
DAFTAR TABEL.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian.....	5
E. Terminologi	6
F. Metode Penelitian.....	7
G. Sistematika Penulisan.....	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	14
A. Peran Aparat Penegak Hukum.....	14
B. Pengertian <i>Over Dimension</i> dan <i>Over Loading</i>	22
C. Peraturan Undang-Undang Terkait <i>Over Dimension Over Loading</i>	23
D. Aparat Penegak Hukum dalam Islam	43
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	46
A. Peran Aparat Penegak Hukum dalam Menangani Pelanggaran Aturan <i>Over Dimension dan Over Loading</i> Kepada Pemilik Kendaraan Angkutan di Indonesia	46
B. Kelemahan dan Faktor Hambatan Peran Aparat Penegak Hukum dalam Menangani Pelanggaran Aturan <i>Over Dimension dan Over Loading</i> (ODOL) kepada Pemilik Kendaraan Angkutan di Indonesia	58
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	61
A. Kesimpulan.....	61

B. Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....	1



DAFTAR BAGAN

Bagan 1.1.....	44
Bagan 1.2.....	46



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.....38



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Masalah *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) pada kendaraan angkutan di Indonesia telah menjadi perhatian serius bagi pemerintah dan masyarakat. Fenomena ini tidak hanya merugikan secara ekonomi tetapi juga menimbulkan berbagai masalah keamanan dan keselamatan di jalan raya. Kendaraan yang melebihi kapasitas muatan atau dimensi yang diizinkan sering kali menjadi penyebab utama kerusakan infrastruktur jalan, kecelakaan lalu lintas, dan kemacetan yang parah.

Kendaraan ODOL menyebabkan tekanan berlebihan pada jalan raya, jembatan, dan fasilitas infrastruktur lainnya. Hal ini mempercepat kerusakan dan memperpendek umur layanan infrastruktur tersebut, sehingga memerlukan biaya perawatan dan perbaikan yang besar. Dalam konteks ini, kerugian ekonomi tidak hanya dirasakan oleh pemerintah yang harus menanggung biaya perbaikan, tetapi juga oleh masyarakat yang mengalami gangguan dalam mobilitas dan aktivitas ekonomi sehari-hari¹.

Kendaraan yang melebihi dimensi dan muatan legal meningkatkan risiko kecelakaan di jalan raya. Kendaraan ODOL memiliki stabilitas yang rendah dan lebih sulit dikendalikan, terutama saat menghadapi kondisi jalan yang buruk atau saat melakukan manuver mendadak. Selain itu, kecelakaan

¹ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021, March 1). Pemerintah Berkomitmen Indonesia Harus Bebas Dari Kendaraan Odol Di 2023. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

yang melibatkan kendaraan ODOL sering kali berakibat fatal, tidak hanya bagi pengemudi dan penumpang, tetapi juga bagi pengguna jalan lainnya².

Meskipun telah ada regulasi yang mengatur tentang batasan dimensi dan muatan kendaraan, implementasi dan penegakan hukum di lapangan masih menemui berbagai kendala. Keterbatasan sumber daya³, korupsi, serta kurangnya kesadaran dan kepatuhan dari para pemilik kendaraan angkutan menjadi tantangan utama dalam menangani pelanggaran ODOL.

Dalam konteks ini, peran aparat penegak hukum menjadi sangat krusial. Mereka bertanggung jawab dalam melakukan pengawasan, penindakan, dan edukasi kepada pemilik kendaraan angkutan mengenai pentingnya mematuhi aturan dimensi dan muatan yang telah ditetapkan⁴. Tindakan tegas dan konsisten dari aparat penegak hukum diharapkan dapat memberikan efek jera bagi pelanggar dan mendorong kepatuhan terhadap regulasi yang ada. Hal pendukung yang mendasari terkait penindakan ODOL karena adanya deklarasi World Health Organization (WHO) oleh perserikatan bangsa - bangsa (PBB) terkait *Declaration Of Actionn For Road Safety* tahun 2021 - 2030 yang di deklarasikan tgl 28 Oktober 2021, dimana kecelakaan lalulintas pada tahun 2030 harus ditekan angka kecelakaan untuk turun sebanyak 50% dan kecelakaan lalu lintas berdasarkan data WHO akan mengalami peningkatan secara signifikan sampai dengan 2023 menjadi urutan

² Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). Dasar-dasar rekayasa transportasi. *Erlangga, Jakarta*.

³ Handyaningrat, S. (1990). Pengantar Ilmu Administrasi dan Manajemen. *Jakarta, Haji Mas.A.*

⁴ Soegijatna Tjakranegara, 2012. Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineke Cipta, Jakarta.

ke 4 dunia sebagai penyebab utama kematian setelah jantung, stroke, paru paru akut apabila tidak segera ditangani. Indonesia sendiri termasuk dalam negara asia tenggara yang memiliki jumlah lakalantas cukup besar, Berdasarkan hasil data *Integreted Road Safety Management System (IRSMS)* Korlantas Polri jumlah kecelakaan yakni⁵ :

- (1) Tahun 2021 Data Kecelakaan Lalu Lintas sebanyak 103.645 Kasus dengan Korban Meninggal Dunia sebanyak 25.266, Korban Luka Berat sebanyak 10.553, dan Korban Luka Ringan sebanyak 117.913.
- (2) Tahun 2022 Data Kecelakaan Lalu Lintas sebanyak 137.851 Kasus dengan Korban Meninggal Dunia sebanyak 27.531, Korban Luka Berat sebanyak 13.230, dan Korban Luka Ringan sebanyak 163.686.
- (3) Tahun 2023 Data Kecelakaan Lalu Lintas sebanyak 152.006 Kasus dengan Korban Meninggal Dunia sebanyak 27.895, Korban Luka Berat sebanyak 15.154, dan Korban Luka Ringan sebanyak 180.920.

Untuk menyikapi hal tersebut pemerintah Indonesia membuat regulasi yang tertuang dalam Perpres No 1 tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNKLLAJ) yang diharapkan dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia sebagai upaya dalam mendukung aksi yang di rencanakan oleh WHO.

Penanganan masalah ODOL memerlukan pendekatan terpadu yang melibatkan berbagai pihak, termasuk pemerintah, aparat penegak hukum, pemilik kendaraan angkutan, serta masyarakat. Koordinasi antar instansi,

⁵ *Integreted Road Safety Management System (IRSMS)* Korlantas Polri

penggunaan teknologi dalam pengawasan, serta kampanye kesadaran publik merupakan langkah-langkah strategis yang perlu diambil untuk mengatasi masalah ini secara efektif⁶.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian hukum dengan judul **“PERAN APARAT PENEGAK HUKUM DALAM PENANGANAN PELANGGARAN ATURAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOADING* KEPADA PEMILIK KENDARAAN ANGKUTAN DI INDONESIA”**

B. Rumusan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini rumusan masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran aturan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) kepada pemilik kendaraan angkutan di Indonesia?
2. Bagaimana kelemahan dan faktor hambatan peran aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran aturan *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) kepada pemilik kendaraan angkutan di Indonesia?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut⁷:

⁶ Soerjono Soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta

⁷ Soerjono Soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta

1. Untuk mengetahui peran aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran aturan *Over Dimensi Over Loading* (ODOL) kepada pemilik kendaraan angkutan di Indonesia.
2. Untuk mengidentifikasi kelemahan atau faktor hambatan peran aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran tersebut.

D. Manfaat Penelitian

Hasil Penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam proses perkembangan ilmu hukum pidana pada umumnya⁸ dan khususnya dalam ruang lingkup lalu lintas angkutan jalan, dan angkutan barang di jalan.
 - b. Dapat memperluas dan menambah ilmu bagi Peneliti selaku pihak yang melakukan Penelitian.
2. Manfaat Praktis
 - a. Bagi Peneliti

Manfaat dari penelitian bagi peneliti adalah untuk memberikan jawaban atas permasalahan yang dibahas dan untuk meningkatkan wawasan pengetahuan peneliti selama masa perkuliahan sekaligus untuk memenuhi salah satu syarat guna menempuh ujian sarjana di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

- b. Bagi Mahasiswa dan Institusi Pendidikan

⁸ Bambang Waluyo, 1996, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta.

Manfaat penelitian bagi mahasiswa pada umumnya yaitu harapannya penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan⁹ dan dapat menjadi dasar bagi para mahasiswa yang ingin mengkaji lebih lanjut atau akan menindaklanjuti penelitian yang sama, yaitu tentang lalu lintas angkutan jalan.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat membuat masyarakat lebih paham dan lebih berhati-hati dalam melakukan perjanjian dan lainnya..

d. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan atau sumbangan pemikiran bagi Pemerintah agar selalu meningkatkan pengawasan terhadap kasus-kasus yang berhubungan dengan pemalsuan dan membuat regulasi yang berkepastian hukum serta penegakan hukum dengan baik dan adil.

E. Terminologi

Terminologi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Analisis

Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya).¹⁰

2. Yuridis

⁹ Sri Sumawarni, 2012, *Sebuah Seri Metode Penelitian Hukum*, UPT UNDIP Press, Semarang.

¹⁰ “KBBI” <https://www.kbbi.web.id/analisis> diakses pada tanggal 24 Juni 2024 pada pukul 21.54

Yuridis berdasarkan kamus hukum berarti menurut hukum atau secara hukum. Pengertian Yuridis adalah segala hal yang mempunyai arti hukum dan telah disahkan oleh pemerintah. Jika aturan tersebut dilanggar, maka siapapun yang melanggarnya akan mendapatkan sanksi. Yuridis ini sifatnya adalah memaksa. Maksudnya yaitu seseorang haruslah mematuinya¹¹.

3. Angkutan *Over Dimension*

Kondisi dimana dimensi fisik kendaraan melebihi batas maksimum yang diizinkan oleh peraturan. Ini dapat mencakup panjang, lebar, atau tinggi kendaraan. *Pemalsuan Surat*

4. Angkuran *Over Loading*

Kondisi dimana berat muatan yang dibawa oleh kendaraan melebihi batas maksimum yang diizinkan oleh peraturan. Hal ini sering mengakibatkan kerusakan pada infrastruktur jalan dan meningkatkan risiko kecelakaan.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah prosedur atau tata cara penyelesaian masalah secara ilmiah untuk memperoleh data-data yang akan dianalisis pada penelitian dengan tujuan untuk mendapatkan fakta yang sebenarnya.¹² Berikut merupakan metode penelitian yang digunakan peneliti, sebagai berikut:

¹¹ Amiruddin dan H. Zainal Asikin, 2014, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta.

¹² Khudzaifah Dimiyati. dan Kelik Wardiono, 2004, *Metode Penelitian Hukum*, Fakultas Hukum UMS, Surakarta, hlm. 1.

1. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode pendekatan penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif adalah penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder belaka. Dikatakan yuridis normatif karena merupakan pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini.¹³

2. Spesifikasi Penelitian

Sehubungan dengan pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif, maka spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptif analitis. Penelitian deskriptif analitis dilakukan dengan menganalisis dan mendeskripsikan secara rinci, sistematis dan menyeluruh data-data di lapangan yang berhubungan dengan materi penelitian.¹⁴

3. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan jenis dan sumber data berupa data primer dan data sekunder.

a. Data Primer

Data primer adalah jenis data yang dipakai dalam sebuah penelitian. Data merupakan suatu kumpulan yang terdiri dari fakta-fakta untuk memberikan gambaran yang luas terkait dengan suatu

¹³ Pendekatan Penelitian Kombinasi :Sebagai “Jalan Tengah” atas Dikotomi Kuantitatif Kualitatif, Jurnal MODERAT, Volume 5, Nomor 4

¹⁴ Ronny Hanitijo Soemitro, 1988, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 35.

keadaan. Melalui data ini seseorang dapat menganalisis, menggambarkan, atau menjelaskan suatu keadaan secara langsung oleh peneliti tanpa adanya perantara.¹⁵

b. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diambil melalui perantara atau pihak yang telah mengumpulkan data tersebut sebelumnya, dengan kata lain peneliti tidak langsung mengambil data sendiri ke lapangan. Data Sekunder berupa diagram, tabel, sebuah informasi penting yang berkaitan dengan Penelitian karena data sekunder sudah diolah terlebih dahulu dan baru didapatkan Peneliti dari sumber yang lain sebagai tambahan informasi.¹⁶ Data sekunder diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) kelompok, yaitu:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum utama yang mempunyai otoritas meliputi peraturan perundang-undangan dan yang memuat ketentuan hukum. Dalam penelitian ini bahan hukum primer yang digunakan adalah sebagai berikut¹⁷:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
- c) Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012.

¹⁵ “Penjelasan Data Primer” <https://www.merdeka.com/jateng/data-primer-adalah-jenis-data-utama-berikut-penjelasan-lengkapnyakln.html> Diakses pada tanggal 23 Juni 2024

¹⁶Data Sekunder: Pengertian, Sumber Data dan Contoh Di Penelitian (deepublishstore.com) Diakses tanggal 24 Juni 2024

¹⁷ P. Joko Subagyo, 2004, *Metodologi Penelitian dalam teori dan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta.

- d) Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021.
- e) Perpres No 1 tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ)

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum untuk memberikan penjelasan dan petunjuk atas bahan hukum primer. Bahan sumber hukum yang digunakan dalam penelitian ini meliputi buku-buku, artikel jurnal, laporan hasil penelitian, makalah, skripsi, yang relevan dengan permasalahan yang diteliti¹⁸.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang terdapat dalam penelitian.¹⁹ Seperti kamus hukum, ensiklopedia hukum dan Kamus Besar Bahasa Indonesia.

4. Metode Pengumpulan Data

a. Data Primer

1) Observasi

¹⁸ Prof. Dr. Khudzaifah Dimiyati, 2016, Metodologi Penelitian Hukum, Universitas Muhammadiyah
¹⁹ "Hukum Ensiklopedia" <https://edeposit.perpusnas.go.id/collection/ensiklopedia-hukum-edisi-akta-autentik-sumber-elektronis/1282> diakses pada 24 Juni 2024

Observasi merupakan cara pengumpulan data dengan melibatkan hubungan interaksi social antara peneliti dan informan dalam suatu latar penelitian (pengamatan objek penelitian dilapangan). Observasi yang dilakukan peneliti ini dalam bentuk pengamatan dan pencatatan langsung dan tidak langsung. Peneliti menggunakan observasi non partisipan yaitu peneliti hanya mengamati secara langsung keadaan objek, tetapi peneliti tidak aktif dan terlibat secara langsung.²⁰

b. Data sekunder

Metode pengumpulan data sekunder dilakukan untuk mengumpulkan data dan informasi yang akan dijadikan sebagai fakta pendukung dalam menjabarkan penelitian²¹. Dalam penelitian ini peneliti metode pengumpulan datanya adalah sebagai berikut:

1) Studi dokumen

Studi dokumen merupakan suatu metode pengumpulan informasi dengan mempelajari dokumen-dokumen untuk memperoleh informasi yang berkaitan dengan masalah yang sedang dipelajari.

2) Studi kepustakaan

Studi Kepustakaan dapat diartikan sebagai serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka,

²⁰ “Apa Itu Observasi” <https://www.gramedia.com/literasi/apa-itu-observasi/> diakses pada tanggal 29 Juni 2024

²¹ Dahlia El Hiyaroh, 2022, *Strategi Pembinaan Akhlak Santri*, Guepedia, Malang, hlm. 67.

membaca dan mencatat serta mengolah bahan Penelitian. Guna mendapatkan informasi lebih lanjut untuk melengkapi data dalam penelitian ini, maka peneliti menggunakan metode Studi Kepustakaan. Studi Kepustakaan adalah cara mengumpulkan data dengan menelaah peraturan perundang-undangan, buku-buku referensi, hasil penelitian skripsi, tesis, ataupun disertasi, artikel jurnal, arsip, dokumen, dan sumber tertulis lainnya yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.²²

5. Metode Analisis Data

Berdasarkan pendekatan penelitian, sumber, jenis, dan metode pengumpulan data yang digunakan serta spesifikasi penelitian yang bersifat deskriptif analitis, maka peneliti menggunakan metode analisis data yaitu metode analisis kualitatif. Analisis data secara kualitatif merupakan metode pengolahan data yang dilakukan secara mendalam terhadap hasil data dari observasi atau literatur. Data-data yang diolah dan dianalisis secara kualitatif yang disajikan dalam bentuk teks atau narasi berdasarkan penalaran-penalaran untuk menemukan kesimpulan yang logis sehingga hasil penelitian ini dapat memberikan gambaran dan penjelasan menyeluruh kepada pembaca.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan hukum ini disusun secara sistematis dan beruntun sehingga

²² Pendekatan Penelitian Kombinasi : Sebagai “Jalan Tengah” atas Dikotomi Kuantitatif-Kualitatif oleh Tatang Parjaman dan Dede Akhmad, Jurnal Moderat, Volume 5 Nomor 4, ISSN: 2442-3777.

dapat diperoleh gambaran yang jelas dan terarah dalam 4 (empat) bab. Adapun sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam Bab I ini menguraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, terminologi, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Bab II ini berisi mengenai penegak hukum dalam islam, dan tinjauan umum tentang angkutan *Over Dimension dan Over Loading* meliputi pengertian dan peraturan yang mengatur .

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang mekanisme dalam menangani pelanggaran aturan *Over Dimension dan Over Loading* kepada pemilik kendaraan angkutan di Indonesia.

BAB IV PENUTUP

Dalam bab ini berisi kesimpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Peran Aparat Penegak Hukum

1. Fungsi dan Tugas Aparat Penegak Hukum

Fungsi dan tugas dari aparat penegak hukum, dalam hal ini yang dimaksud dengan aparat penegak hukum yakni institusi yang bertanggung jawab dalam penegakan hukum. Aparat penegak hukum ini adalah mereka yang diberi kewenangan untuk melaksanakan proses peradilan, menangkap, memeriksa, mengawasi, atau menjalankan perintah undang-undang di bidangnya masing-masing.²³

Aparat penegak hukum yang diakui di Indonesia digolongkan menjadi 5 (lima), yakni kepolisian, jaksa, hakim, lembaga pemasyarakatan, dan advokat²⁴. Adapun tugas serta wewenang dari masing masing golongan Aparat Penegak Hukum yakni pilar penegak hukum, kepolisian, jaksa, hakim, lembaga pemasyarakatan, dan advokat memiliki tugas dan wewenang yang berbeda. Tugas aparat penegak hukum serta wewenang aparat penegak hukum tersebut adalah sebagai berikut²⁵ :

a. Kepolisian

²³“Tugas dan Wewenang Aparat” <https://www.hukumonline.com/berita/a/tugas-dan-wewenang-aparat-penegak-hukum-1t6230538b64c71/#>! Diakses pada 1 Agustus 2024

²⁴ Soerjono Soekanto, 2014. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Raja Grafindo Persada, Raja wali Press, Jakarta.

²⁵ Amoro Achmadi, 1996. *Filsafat Umum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta. Ashshofa, Metode Penelitian Hukum, Pt. Rineka Cipta, Jakarta.

Kepolisian memiliki tugas dan wewenang yang diatur dalam UU Nomor 2 Tahun 2002 yakni tugas utama kepolisian sebagai berikut ²⁶:

- 1) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- 2) Menegakkan hukum; dan
- 3) Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Adapun dari tugas utama kepolisian, terdapat juga wewenang sebagai berikut :

- 1) Menerima laporan dan/atau pengaduan;
- 2) Membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
- 3) Mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- 4) Mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
- 5) Mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;
- 6) Melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- 7) Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
- 8) Mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
- 9) Mencari keterangan dan barang bukti;

²⁶ UU Nomor 2 Tahun 2002

- 10) Menyelenggarakan pusat informasi kriminal nasional;
 - 11) Mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;
 - 12) Memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat; dan
 - 13) Menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.
- b. Kejaksaan
- Tugas dan wewenang Jaksa diatur dalam Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2004 yang menerangkan bahwa kejaksaan memiliki tugas sebagai berikut²⁷ :
- Tugas dan Wewenang Kejaksaan Di bidang pidana:
- 1) Melakukan penuntutan;
 - 2) Melaksanakan penetapan hakim dan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum yang tetap
 - 3) Melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan putusan pidana bersyarat, putusan pidana pengawasan, dan keputusan lepas bersyarat;
 - 4) Melakukan penyidikan terhadap tindak pidana tertentu berdasarkan undang-undang; dan

²⁷ Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2004

- 5) Melengkapi berkas perkara tertentu dan untuk itu dapat melakukan pemeriksaan tambahan sebelum dilimpahkan ke pengadilan yang dalam pelaksanaannya dikoordinasikan dengan penyidik.

Tugas dan Wewenang Kejaksaan :

- 1) Dalam bidang perdata dan tata usaha, Kejaksaan dengan kuasa khusus dapat bertindak baik di dalam maupun luar pengadilan untuk dan atas nama negara atau pemerintah.
- 2) Dalam bidang ketertiban umum, Kejaksaan turut menyelenggarakan kegiatan:
 - a) Peningkatan kesadaran hukum masyarakat;
 - b) Pengamanan kebijakan penegakan hukum;
 - c) Pengawasan peredaran barang cetakan;
 - d) Pengawasan aliran kepercayaan yang dapat membahayakan masyarakat dan negara;
 - e) Pencegahan penyalahgunaan dan/atau penodaan agama; dan
 - f) Penelitian dan pengembangan hukum serta statistik kriminal.
- 3) Dalam pemulihan aset, Kejaksaan berwenang untuk melakukan kegiatan penelusuran, perampasan, dan pengembalian aset perolehan tindak pidana dan aset lainnya kepada negara, korban, atau orang yang berhak.
- 4) Dalam bidang intelijen penegakan hukum, kejaksaan berwenang untuk:

- a) Menyelenggarakan fungsi penyelidikan, pengamanan, dan penggalangan untuk kepentingan penegakan hukum;
 - b) Menciptakan kondisi yang mendukung dan mengamankan pelaksanaan pembangunan;
 - c) Melakukan kerja sama intelijen penegakan hukum dengan lembaga intelijen dan/atau penyelenggara intelijen negara lainnya, di dalam maupun di luar negeri;
 - d) Melaksanakan pencegahan korupsi, kolusi, dan nepotisme; dan
 - e) Melaksanakan pengawasan multimedia.
- c. Lembaga Kehakiman

Dalam Ketentuan Pasal 24 ayat (1) UUD 1945 menerangkan bahwa kekuasaan kehakiman merupakan kekuasaan yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan. Kemudian, bagian penjelas UU 48/2009 menerangkan bahwa Perubahan UUD 1945 membawa perubahan dalam kehidupan ketatanegaraan, khususnya dalam pelaksanaan kekuasaan kehakiman. Perubahan tersebut antara lain menegaskan bahwa²⁸:

- 1) Kekuasaan kehakiman dilaksanakan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi.

²⁸ UU 48/2009

- 2) Mahkamah Agung berwenang mengadili pada tingkat kasasi, menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang, dan mempunyai wewenang lainnya yang diberikan oleh undang-undang.
 - 3) Mahkamah Konstitusi berwenang untuk menguji undang-undang terhadap Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
 - 4) Komisi Yudisial berwenang mengusulkan pengangkatan hakim agung dan mempunyai wewenang lain dalam rangka menjaga dan menegakkan kehormatan, keluhuran martabat, serta perilaku hakim.
- d. Lembaga Pemasyarakatan
- Diterangkan dalam website Kemenkumham, lembaga pemasyarakatan bertugas untuk melaksanakan pemasyarakatan narapidana atau anak didik. Untuk melaksanakan tugas tersebut, lembaga pemasyarakatan melakukan fungsi atau berwenang atas hal-hal berikut ²⁹:
- 1) Melakukan pembinaan narapidana atau anak didik;
 - 2) Memberikan bimbingan, mempersiapkan sarana, dan mengelola hasil kerja;
 - 3) Melakukan bimbingan sosial atau kerohanian;

²⁹ “Kemenkumham” <https://www.kemenkumham.go.id/> diakses pada 1 Agustus 2024

- 4) Melakukan pemeliharaan keamanan dan tata tertib; dan
- 5) Melakukan urusan tata usaha dan rumah tangga.

e. Advokat

Berdasarkan UU Advokat, Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2003 seorang advokat memiliki hak dan kewajiban sebagai berikut³⁰ :

- 1) Bebas mengeluarkan pendapat atau pernyataan dalam membela perkara dengan berpegang pada kode etik profesi dan peraturan perundang-undangan;
- 2) Bebas dalam menjalankan tugas profesinya untuk membela perkara yang menjadi tanggung jawabnya dengan tetap berpegang pada kode etik profesi dan peraturan perundang-undangan;
- 3) Advokat tidak dapat dituntut baik secara perdata maupun pidana dalam menjalankan profesinya dengan itikad baik untuk membela klien dalam sidang pengadilan;
- 4) Dalam menjalankan profesinya, advokat berhak memperoleh informasi, data, dan dokumen lainnya yang berkaitan dengan kepentingan tersebut yang diperlukan untuk pembelaan kepentingan kliennya sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
- 5) Advokat dilarang membedakan perlakuan terhadap klien berdasarkan jenis kelamin, agama, politik, keturunan, ras, atau latar belakang sosial dan budaya;

³⁰ Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2003

- 6) Advokat wajib merahasiakan segala sesuatu yang diketahui atau diperoleh dari kliennya karena hubungan profesinya;
- 7) Advokat berhak atas kerahasiaan hubungannya dengan klien, termasuk perlindungan atas berkas dan dokumennya terhadap penyitaan atau pemeriksaan dan perlindungan terhadap penyadapan atas komunikasi elektronik Advokat;
- 8) Advokat berhak menerima Honorarium atas Jasa Hukum yang telah diberikan kliennya; dan
- 9) Advokat wajib memberikan bantuan hukum secara cuma-cuma kepada pencari keadilan yang tidak mampu.

Dalam penjelasan diatas, penulis menarik kesimpulan bahwa fungsi dan tugas aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran aturan *Over Dimension* dan *Over Loading* yakni :

- a. Pencegahan: Melakukan sosialisasi kepada pemilik kendaraan dan pengemudi mengenai pentingnya mematuhi aturan dimensi dan beban.
- b. Pengawasan: Melakukan pemeriksaan rutin di lapangan terhadap kendaraan yang berpotensi melanggar aturan³¹.
- c. Pe nindakan: Menindak pelanggaran melalui penegakan hukum seperti tilang atau denda terhadap kendaraan yang melanggar ketentuan dimensi dan beban.

³¹ Dellyana Shant, 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Jakarta.

- d. Penegakan Hukum: Memproses pelanggaran yang telah ditindak, termasuk penyidikan dan penuntutan bagi pelanggar yang berat.

B. Pengertian *Over Dimension* dan *Over Loading*

1. *Over Dimension*

Over Dimension yang diambil dari bahasa Inggris *dimension* = dimensi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia dimensi³² adalah dimensi /di-men-si //diménsi/ n ukuran (panjang, lebar, tinggi, luas, dan sebagainya). Sehingga, *Over Dimension* dalam kendaraan merupakan suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik (modifikasi). Adapun menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, dimensi kendaraan angkutan barang harus sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan, dan kendaraan yang melebihi dimensi yang diizinkan dianggap sebagai kendaraan over dimensi. Apabila terjadi Over dimensi dapat menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan, mengganggu keselamatan berkendara, dan berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas³³.

2. *Over Loading*

Over Loading adalah kondisi di mana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.³⁴ Peraturan yang mengatur tentang

³² KBBI” <https://kbbi.web.id/dimensi> diakses pada 1 Agustus 2024

³³ Enggar Oktarinda, N. B. (2020). Analisis Pengaruh Kendaraan Odol Terhadap Tingkat Kecelakaan di Jalan Tol.Jakarta.

³⁴ PJP ODOL” <https://aptrindo.or.id/assets/uploads/PJP-ODOL-MAT-SEMINAR-MARET-23.pdf> diakses pada 1 Agustus 2024

beban maksimum kendaraan dapat ditemukan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan terkait. *Over loading* dapat menyebabkan kerusakan pada jalan, memperpendek umur kendaraan, dan meningkatkan risiko kecelakaan.

C. Peraturan Undang-Undang Terkait *Over Dimension Over Loading*

1. Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang ini mengatur tentang standar teknis kendaraan, meliputi dimensi dan beban maksimum pada kendaraan. Pasal-pasal yang tercantum dalam Undang-Undang ini memberikan dasar hukum dan pedoman bagi penegakan hukum terkait *Over Dimension dan Over Loading*.

Adapun Pasal-Pasal yang penulis *highlight* terkait adalah³⁵ :

a. Bagian Ketiga tentang Pengujian Kendaraan Bermotor Pasal 49

Pada pasal 49 ini dijelaskan bahwa kendaraan yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian sebagaimana berbunyi :

“(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.

(2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

³⁵ Undang-Undang No.22 Tahun 2009

- a. uji tipe; dan
- b. uji berkala.”

b. Pasal 50

Pada pasal 50 ini di jelaskan tentang uji tipe, dimana dalam hal uji tipe menerangkan terdapat uji tipe kendaraan beserta modifikasi yang dilakukan yang berbunyi :

“(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 laik 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.

(3) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.”

c. Pasal 51

Pada pasal 51 ini menegaskan tentang Sertifikasi Lulus Uji Tipe dengan mengakomodir ketentuan yang berbunyi :

“(1) Landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap yang telah lulus uji tipe diberi sertifikat lulus uji tipe.

(2) Rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan modifikasi tipe Kendaraan Bermotor yang telah lulus uji tipe diterbitkan surat keputusan pengesahan rancang bangun dan rekayasa.

(3) Penanggung jawab pembuatan, perakitan, pengimporan landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap, rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan dan kereta tempelan, serta Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi harus mendaftarkan tipe produksinya.

(4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.

(5) Sebagai jaminan kesesuaian spesifikasi teknik seri produksinya terhadap sertifikat uji tipe, dilakukan uji sampel oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.”

d. Pasal 52

Pada pasal 52 ini menegaskan tentang penegasan Pasal 50 tentang modifikasi yang berbunyi :

“(1) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.

(2) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui.

(3) Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.

(4) Bagi Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (3), harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.

Pasal 50 dan Pasal 52 menjelaskan modifikasi berupa dimensi dan daya angkut.

e. Pasal 68

“(1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.

(2) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat data Kendaraan Bermotor, identitas pemilik, nomor registrasi Kendaraan Bermotor, dan masa berlaku.

(3) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat kode wilayah, nomor registrasi, dan masa berlaku.

(4) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor harus memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan.

(5) Selain Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikeluarkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor khusus dan/atau Tanda Nomor Kendaraan Bermotor rahasia.

Pada pasal 68 ini menegaskan tentang pemilik kendaraan memiliki tanggung jawab penuh atas kendaraannya, hal ini dibuktikan dengan diperlukannya identitas pemilik kendaraan dalam melakukan sertifikasi dan uji berkala maupun uji teknis.

f. 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 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).”

g. Pasal 307

“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)”

h. Pasal 314

“Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana Lalu Lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.”

i. Pasal 315

- (1) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/atau pengurusnya.
- (2) Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini.
- (3) Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan

2. Peraturan Pemerintah No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Peraturan ini memberikan rincian mengenai ukuran kendaraan dan beban yang diperbolehkan. Peraturan ini juga menjelaskan tentang pengaturan dimensi dan kapasitas kendaraan angkutan barang.

Adapun Pasal-Pasal yang penulis *highlight* terkait adalah³⁶ :

a. Bab II Tentang Jenis dan Fungsi Kendaraan pada Pasal 5

³⁶ Peraturan Pemerintah No.55 Tahun 2012

(1) “Kendaraan Bermotor jenis Sepeda Motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a meliputi:

- a. Kendaraan Bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah;
- b. Kendaraan Bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa kereta samping; dan
- c. Kendaraan Bermotor roda 3 (tiga) tanpa rumah-rumah.

(2) Kendaraan Bermotor jenis Mobil Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b meliputi:

a. Mobil Penumpang sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang terdiri atas:

- 1) Ruang mesin;
- 2) Ruang pengemudi dan penumpang; dan
- 3) Ruang bagasi.

b. Mobil Penumpang bukan sedan yang memiliki 2 (dua) ruang terdiri atas:

1. Ruang mesin; dan
2. Ruang pengemudi, ruang penumpang dan/atau bagasi.

c. Mobil Penumpang lainnya dirancang untuk keperluan khusus.

(3) Kendaraan Bermotor jenis Mobil Bus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf c meliputi:

a. Mobil Bus kecil yang dirancang dengan:

1. JBB lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) sampai dengan 5.000 (lima ribu) kilogram;
2. Ukuran panjang keseluruhan tidak melebihi ukuran landasan dan tidak lebih dari 6.000 (enam ribu) milimeter; dan
3. Ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi ukuran landasan dan tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter serta tinggi Kendaraan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraannya.

b. Mobil Bus sedang yang dirancang dengan:

1. JBB lebih dari 5.000 (lima ribu) sampai dengan 8.000 (delapan ribu) kilogram;
2. Ukuran panjang keseluruhan tidak melebihi ukuran landasan dan panjang keseluruhan tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter; dan
3. Ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi ukuran landasan dan tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter serta tinggi Kendaraan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraannya.

c. Mobil Bus besar yang dirancang dengan:

1. JBB lebih dari 8.000 (delapan ribu) sampai dengan 16.000 (enam belas ribu) kilogram;

2. Ukuran panjang keseluruhan tidak melebihi ukuran landasan dan ukuran panjang keseluruhan Kendaraan Bermotor lebih dari 9.000 (sembilan ribu) milimeter sampai dengan 12.000 (dua belas ribu) milimeter; dan
3. Ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi ukuran landasan dan ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter serta tinggi Kendaraan tidak lebih dari 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraannya.

d. Mobil Bus maxi yang dirancang dengan:

1. JBB lebih dari 16.000 (enam belas ribu) kilogram sampai dengan 24.000 (dua puluh empat ribu) kilogram;
2. Ukuran panjang keseluruhan lebih dari 12.000 (dua belas ribu) milimeter sampai dengan 13.500 (tiga belas ribu lima ratus) milimeter; dan
3. ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter dan tinggi Kendaraan tidak lebih dari 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraannya.

e. Mobil Bus gandeng yang dirancang dengan:

1. JBKB paling sedikit 22.000 (dua puluh dua ribu) kilogram sampai dengan 26.000 (dua puluh enam ribu) kilogram;
2. Ukuran panjang keseluruhan lebih dari 13.500 (tiga belas ribu lima ratus) milimeter sampai dengan 18.000 (delapan belas ribu) milimeter; dan
3. Ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter dan tinggi Kendaraan tidak lebih dari 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraannya.

f. Mobil Bus tempel yang dirancang dengan:

1. JBKB paling sedikit 22.000 (dua puluh dua ribu) kilogram sampai dengan 26.000 (dua puluh enam ribu) kilogram;
2. Ukuran panjang keseluruhan lebih dari 13.500 (tiga belas ribu lima ratus) milimeter sampai dengan 18.000 (delapan belas ribu) milimeter; dan
3. Ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter dan tinggi Kendaraan tidak lebih dari 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraannya;

g. Mobil Bus tingkat yang dirancang dengan:

1. JBB paling sedikit 21.000 (dua puluh satu ribu) kilogram sampai dengan 24.000 (dua puluh empat ribu) kilogram;
2. Ukuran panjang keseluruhan paling sedikit 9.000 (sembilan ribu) milimeter sampai dengan 13.500 (tiga belas ribu lima ratus) milimeter;
3. Ukuran lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter; dan
4. Ukuran tinggi Mobil Bus tingkat tidak lebih dari 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter.”

3. Peraturan Pemerintah No.30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan ini memberikan rincian regulasi update mengenai ukuran kendaraan dan beban yang diperbolehkan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan ini juga menjelaskan tentang pengaturan dimensi dan kapasitas kendaraan angkutan barang.

Adapun Pasal-Pasal yang penulis *highlight* terkait adalah³⁷ :

Bab IV Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

a. Pasal 32

- (1) Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di setiap kelas Jalan ditentukan berdasarkan ukuran, dimensi, muatan sumbu terberat, dan permintaan angkutan.

³⁷ Peraturan Pemerintah No.30 Tahun 21

(2) Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di jalan kelas I ditentukan:

- a. Ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
- b. Ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter;
- c. Ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
- d. Ukuran muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.

(4) Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan kelas II ditentukan:

- a. Ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
- b. Ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter;
- c. Ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
- d. Ukuran muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

(5) Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan kelas III ditentukan:

- a. Ukuran lebar tidak melebihi 2.200 (dua ribu dua ratus) milimeter;

- b. Ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter;
- c. Ukuran tinggi tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter; dan
- d. Ukuran muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

Pada pasal diatas di jelaskan bahwa masing-masing kendaraan bermotor memiliki spesifikasi aturan tertentu. Sehingga, tidak diperkenankan untuk dibuat *Over Dimension Over Loading*.

Penulis juga menarik kesimpulan dari aturan diatas sebagaimana di tuang dalam *highlight* penulis yakni adapun metode yang digunakan aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran *Over Dimension dan Over Loading* meliputi:

1. Pemeriksaan Dokumen dan Kendaraan: Aparat Penegak Hukum pasti melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen kendaraan serta fisik kendaraan untuk memastikan kesesuaian dengan peraturan yang telah di tetapkan oleh undang-undang terkait.
2. Penimbangan Muatan: Aparat Penegak Hukum diharuskan untuk melakukan penimbangan kendaraan agar memastikan bahwa beban muatan tidak melebihi batas yang ditetapkan oleh undang-undang terkait
3. Penerapan Sanksi: Aparat Penegak Hukum apabila perlu menjatuhkan sanksi administratif atau pidana bagi pelanggar, termasuk denda atau penyitaan kendaraan sesuai dengan undang-undang yang berlaku

4. Perpres No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ)

Sasaran umum dalam Perpres No 1 Tahun 2022 yakni sasaran RUNK LLAJ 2021 - 2040 adalah menurunkan indeks fatalitas korban kecelakaan LLAJ dengan menggunakan basis data tahun 2010. Mempertimbangkan realisasi volume lalu lintas kendaraan tahun 2020 yang dipengaruhi oleh kebijakan pembatasan perjalanan sehubungan adanya kondisi Covid-19, sehingga data yang digunakan sebagai data dasar adalah data tahun 2010. Sementara, indikator yang digunakan sebagai alat untuk mengukur dan mengevaluasi keberhasilan kinerja KLLAJ yaitu indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan. Berdasarkan data pada tahun 2010, indeks fatalitas per 100.000 penduduk adalah sebesar 13,14 dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan adalah sebesar 3,93. Sementara target yang akan dicapai pada akhir 2040 adalah penurunan sebesar 65% indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan 85% indeks fatalitas per 10.000 kendaraan. Target penyelenggaraan KLLAJ apabila diperinci secara bertahap menjadi target 5 (lima) tahunan dijabarkan seperti tabel berikut :

Tahun	Prediksi Jumlah kematian (jiwa)	TARGET 1		TARGET 2	
		Indeks fatalitas per 100.000 penduduk	Persentase Penurunan Indeks fatalitas per 100.000 penduduk	Indeks fatalitas per 10.000 kendaraan	Persentase Penurunan Indeks Fatalias per 10.000 kendaraan
2010 (Tahun dasar)	31.234	13,14	-	3,93	-
2025	27.838	9,53	30%	1,37	65%
2030	23.852	7,62	40%	0,98	75%
2035	20.246	6,04	55%	0,78	80%
2040	16.640	4,63	65%	0,59	85%



Tabel 1

Target RUNK LLAJ 2021-2040

Adapun kebijakan untuk mencapai sasaran serta target jangka panjang RUNK LLAJ, maka kebijakan-kebijakan utama yang akan ditempuh adalah sebagai berikut:

- a. Penyelarasan arah kebijakan dan komitmen penyelenggaraan KLLAJ melalui penerapan prinsip orkestra yang mengkoordinir lima pilar secara inklusif;
- b. Penyelenggaraan KLLAJ berbasis data dan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan kuratif dan preventif dalam rangka penanganan korban, pencegahan luka dan pencegahan kecelakaan;

- c. Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi human error dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat;
- d. Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor.

Strategi untuk menjalankan kebijakan – kebijakan tersebut, beberapa strategi yang akan ditempuh dalam penyelenggaraan KLLAJ adalah sebagai berikut:

- a. Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif dengan didukung oleh sistem informasi yang akurat Menerapkan prinsip orkestra dalam penyelenggaraan KLLAJ membutuhkan kelembagaan yang efektif untuk menjamin koordinasi di antara para pemangku kepentingan dengan didukung oleh sistem informasi sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang tepat dan akurat.
- b. Jaminan ketersediaan data dan sistem Informasi sebagai pemandu dan pepadu penyelenggaraan KLLAJ, Mewujudkan pengelolaan sistem data dan informasi yang mutakhir (*Big Data* dalam sistem layanan yang terintegrasi (*One Gate Services* didukung oleh peran "*Back Office*" (SDM, *networking*, *hardware* dan *software*) yang handal. Jaminan ketersediaannya akan menjadi dasar dan petunjuk dalam mewujudkan penyelenggaraan KLLAJ yang lebih optimal.

c. Penyediaan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk dana KLLAJ dan dana pemeliharaan jalan, menyusun kebijakan dan peraturan pelaksanaan dalam rangka mengembangkan skema pendanaan dan menyediakan sumber dana alternatif yang berasal dari swasta, masyarakat, maupun pengguna jalan untuk menjamin keberlanjutan program-program KLLAJ.

d. Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ, yang memenuhi standar kelaikan keselamatan, menyediakan sarana dan prasarana yang memenuhi standar kelaikan sebagai syarat wajib bagi terselenggaranya KLLAJ, dengan mengacu kepada norma global yang diakui oleh lembaga internasional.

e. Pemberian Hak mengemudi secara ketat, Memberikan hak mengemudi secara ketat kepada setiap calon pengemudi yang memenuhi syarat pengetahuan, kecakapan dan kesehatan dengan menggunakan prinsip lisensi.

f. Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan hukum yang berefek jera Menjamin terselenggaranya pendidikan KLLAJ yang menekankan pada penanaman kesadaran terhadap nilai-nilai KLLAJ untuk menciptakan budaya yang berkeselamatan di jalan. Sementara, penegakan hukum diarahkan untuk menciptakan efek jera melalui penerapan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan.

g. Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan LLAJ, semua proses yang terkait dengan kecelakaan LLAJ, termasuk proses hukum dan penanganan korban, dibakukan dan menjadi proses publik, serta standarisasi sarana dan prasarana penanganan korban.

h. Sistem penjaminan bagi penyelesaian kerugian akibat kecelakaan LLAJ, Menciptakan sistem penjaminan yang mampu menyelesaikan seluruh biaya dan kerugian akibat kecelakaan LLAJ secara inklusif, baik berupa kerugian material dan nonmaterial dari korban maupun kerusakan infrastruktur yang terjadi.

Program Nasional KLLAJ, yakni pelaksanaan RUNK LLAJ dijabarkan melalui Program Nasional KLLAJ yang disusun berdasarkan pendekatan 5 (lima) pilar, yaitu:

1. Pilar-1: Sistem yang Berkeselamatan, meliputi kegiatan yang mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral untuk menjamin efektivitas dan keberlanjutan strategi KLLAJ pada level nasional, termasuk di dalamnya penetapan target pencapaian KLLAJ dan pelaksanaan evaluasi penyelenggaraan KLLAJ. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional (KemenPPN/Bappenas).

2. Pilar-2: Jalan yang Berkeselamatan, meliputi kegiatan penyediaan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan

pada tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan, sehingga infrastruktur jalan yang disediakan mampu mereduksi dan mengakomodir kesalahan dari pengguna jalan. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan (KemenPUPR).

3. Pilar-3: Kendaraan yang Berkeselamatan, meliputi kegiatan yang memastikan bahwa setiap kendaraan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, sehingga mampu meminimalisir kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh sistem kendaraan yang tidak berjalan dengan semestinya. Selain itu, kendaraan juga harus mampu melindungi orang yang terlibat kecelakaan agar tidak bertambah parah. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ (Kemenhub).

4. Pilar-4: Penggunaan Jalan yang Berkeselamatan, meliputi kegiatan peningkatan perilaku pengguna jalan dengan mengembangkan program-program yang komprehensif termasuk di dalamnya peningkatan pendidikan KLLAJ, kompetensi pengemudi kendaraan dan penegakan hukum. Dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri).

5. Pilar-5: Penanganan Korban Kecelakaan, meliputi kegiatan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan tenaga medis yang kompeten, baik dari sisi sistem ketanggapan darurat maupun penanganan korban termasuk di dalamnya

melakukan rehabilitasi jangka panjang untuk korban kecelakaan. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan (Kemenkes).

D. Aparat Penegak Hukum dalam Islam

Aparat Penegak Hukum dalam Islam harus mencerminkan keadilan hukum dengan tidak memandang untuk dan kepada siapa hukum tersebut di putuskan. Dalam hal ini, di atur dalam surat al-Maidah ayat 8 yang berbunyi ³⁸:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ لِلَّهِ شُهَدَاءَ بِالْقِسْطِ وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَانُ قَوْمٍ عَلَىٰ أَلَّا تَعْدِلُوا
إِعْدِلُوا هُوَ أَقْرَبُ لِلتَّقْوَىٰ

Ayat di atas memiliki arti :

“Hai orang-orang yang beriman, hendaklah kamu menjadi orang yang lurus karena Allah, menjadi saksi yang adil dan janganlah kebencianmu terhadap suatu kaum menyebabkan kamu berlaku tidak adil. Bersikaplah adil, karena adil itu lebih dekat kepada taqwa”

Sehingga, sikap adil adalah sikap yang rata yang tidak diperbolehkan memihak kepada siapapun kecuali kepada kebenaran.

Di dalam surat an-Nisa ayat 135 juga di tegaskan firman Allah yang berbunyi ³⁹:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَدْنَا نَفْسِهِمْ أَوْ الْوَالِدِينَ وَالْأَقْرَبِينَ
أَنْ يَكُونَ غَنِيًّا أَوْ فَقِيرًا فَاللَّهُ أَوْلَىٰ بِهِمَا فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا وَإِنْ تَلَوُّوا أَوْ
تُعْرَضُوا فَإِنَّ اللَّهَ كَانَ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرًا

³⁸ Surat al-Maidah ayat 8

³⁹ Surat an-Nisa ayat 135

Ayat di atas memiliki arti :

“Wahai orang-orang yang beriman jadilah kamu orang yang benar-benar penegak keadilan, menjadi saksi karena Allah biarpun terhadap dirimu sendiri atau ibu bapakmu dan kaum kerabatmu, jika ia kaya atau miskin, maka Allah lebih tahu kemaslahatannya. Maka janganlah kamu mengikuti hawa nafsu karena ingin menyimpang dari kebenaran, dan jika kamu memutarbalikkan kata atau enggan menjadi saksi, maka sesungguhnya Allah maha mengetahui segala sesuatu yang kamu kerjakan”

Dari ayat diatas yang penulis kutip dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat 3 (tiga) hukum, yakni :

1. Menegakkan hukum adalah kewajiban bagi semua orang tanpa kecuali.
2. Setiap orang yang menjadi saksi harus berlaku jujur dan adil.
3. Manusia tidak boleh mengikuti hawa nafsu serta dilarang mengkhianati kebenaran.

Keadilan dalam Islam memiliki arti kebenaran, kebenaran merupakan salah satu nama Allah. Allah adalah sumber kebenaran yang dalam al-Qur'an disebut al-Haq. Sehingga, aparat penegak hukum dalam perspektif Hukum Islam hendaknya memiliki sikap adil, tidak memihak, dapat mengendalikan hawa nafsu dan menjunjung kebenaran sesuai dengan ajaran dalam Hukum Islam⁴⁰.

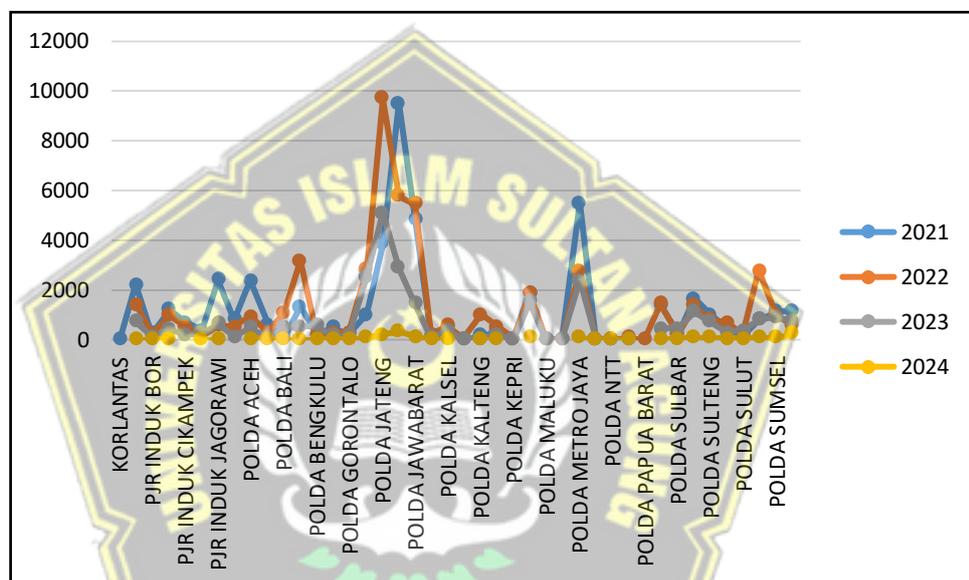
⁴⁰ Achmad Ali, 2002. Menguk Tabir Hukum, Toko Gunung Agung, Jakarta.



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Peran Aparat Penegak Hukum dalam Menangani Pelanggaran Aturan *Over Dimension dan Over Loading* Kepada Pemilik Kendaraan Angkutan di Indonesia



Bagan 1.1

Grafik Laporan ODOL Tahun 2021 s/d 2024 *diolah oleh penulis

Kasus *Over Dimension Over Loading* menjadi topik yang ramai diperbincangkan, data pada Grafik 1.1 menjelaskan bahwa terdapat 128.887 Kasus sepanjang tahun 2021 sampai dengan tahun 2024 pertengahan dengan rincian tahun sebagai berikut :

1. Di tahun 2021 tercatat kasus pelanggaran ODOL sebanyak 49.058.
2. Di tahun 2022 tercatat kasus pelanggaran ODOL sebanyak 50.576.
3. Di tahun 2023 tercatat kasus pelanggaran ODOL sebanyak 27.383.

4. Di tahun 2024 periode Januari – Juni tercatat kasus pelanggaran ODOL sebanyak 1.870.

Point diatas memberikan kesimpulan sebagai berikut : pada tahun 2021 – 2022 terjadi adanya peningkatan jumlah pelanggar odol yang diimbangi dengan pulihnya situasi *new normal* pasca *covid-19* yang mendorong bangkitnya mobilitas masyarakat berpindah satu tempat ketempat lainnya, sejalan dengan kebangkitan perekonomian membuat akomodasi barang antar wilayah sangat tinggi. sehingga banyak pelaku usaha yang memanfaatkan situasi ini untuk mengangkut barang lebih banyak dengan menggunakan truk odol. Alasan lain yang menyebabkan adanya kenaikan jumlah odol pada tahun 2021-2022 karena pada tahun 2021 belum adanya payung hukum yang mengatur tentang keselamatan lalu lintas. sehingga penindakan yang dilakukan oleh penegak hukum sebelum adanya payung hukum bersifat sendiri-sendiri. Jumlah pelanggar odol pada tahun 2023 - 2024 (periode januari-juni) mengami penurunan karena sudah adanya payung hukum yang mengatur yaitu perpres nomor 1 tahun 2022 tentang rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (runk llaj) dengan tujuan utama menurunkan indek angka kecelakaan di indonesia dengan koordinasi antara pemangku kepentingan (*stake holder*) sehingga penanganan tersebut lebih sesuai dngan sasaran target. Adanya pengembangan dengan cara pemanafaat teknologi seperti *electronic traffic law enforcement* (etle) sebagai pengawas sekaligus penindakan hukum secara elektronik.

Secara garis besar, penanganan Kasus *Over Dimension Over Loading* dibagi dalam 2 substansi :

- a. Dikatakan sebagai bentuk kejahatan apabila sejalan dengan Pasal 277 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa : “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 tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00.”

Dikategorikan sebagai bentuk kejahatan karena kendaraan yang dioperasikan di dalam negeri tidak memenuhi kewajiban uji tipe. Dikatakan over dimensi karena bentuk kejahatan karena mengubah struktur bentuk rancang suatu kendaraan termasuk pemalsuan surat sehingga hukumannya dapat dikenakan hukuman pidana.

- b. Dikatan sebagai bentuk pelanggaran apabila sejalan dengan PP No.74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Pasal 61 Ayat (1) yang berbunyi :
 - a. Tata cara pemuatan dilaksanakan dengan mempertimbangkan : Penempatan muatan pada ruang muatan;
 - b. Distribusi beban;

- c. Tata cara pengikatan muatan;
- d. Tata cara pengemasan; dan
- e. Tata cara pemberian label atau tanda.

(2) Daya angkut... ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan.

(3) Dimensi kendaraan... merupakan dimensi utama Kendaraan bermotor yang meliputi panjang, lebar, tinggi, jurul depan dan jurul belakang Kendaraan Bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Kelas jalan yang dilalui sebagaimana dimaksud dalam pasal 60 huruf d ditentukan berdasarkan rambu kelas jalan.

Serta Pasal 307 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa “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 Rp 500.000 (lima ratus ribu rupiah).”

Dikatakan *over load* karena bentuk pelanggaran yang dilakukan penindakan secara tilang.

PS 169-172 UU LLAJ No.22 Tahun 2009 menjelaskan tentang alur mekanisme dalam pengawasan muatan barang sebagai berikut Bagan 1.2 :



Dalam Bagan 1.2 di atas, alur mekanisme dalam pengawasan muatan barang melalui alat Penimbangan yang terbagi dalam 2 (dua) kategori, yakni : Dapat dipindahkan dan dipasang secara tetap. Keduanya memiliki maksud dan tujuan masing-masing dalam hal pengawasan. Alat penimbang yang dapat dipindahkan dapat digunakan dalam kegiatan pemeriksaan dan penyidikan gabungan POLRI dengan PPNS LLAJ. Namun, alat penimbang yang dipasang secara tetap dapat digunakan dalam kegiatan pemeriksaan dan penyidikan mandiri yang dapat diperkuat dengan petugas DISHUB, dan PPNS LLAJ.

Adapun jurnal, penelitian terdahulu, berita dari situs web resmi yang penulis dapatkan sebagai berikut :

- a. Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Purworejo (Studi Penerapan Pasal 281 jo Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) oleh Aiyudya Dinda Yashinta, penelitian ini berbentuk skripsi yang diterbitkan pada tahun 2018. Dalam penelitian skripsi milik Aiyudya membahas tentang alasan tidak menjatuhkannya putusan pidana kurungan bagi pelanggar lalu lintas terhadap Pasal 281 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ, tetapi dengan pidana denda pada Pengadilan Negeri Purworejo, dan isi dari penelitian ini untuk mengetahui dasar pertimbangan Hakim Pengadilan Negeri Purworejo atas penjatuhan pidana denda bagi pelanggar lalu lintas dengan nominal yang jauh di bawah denda maksimum.

b. Kajian Pengendalian *Over Dimension Over Loading* yang dipublikasi oleh Baketrans Kemenhub tahun 2021⁴¹. Kajian ini menjelaskan bahwa pada tahun 2021 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 menimbulkan pelanggaran *over loading*, bahkan 25 persennya terkait pelanggaran yang muatannya melebihi 100 persen. Penertiban truk *Over Dimension Over Load* (ODOL) pun menjadi perhatian serius dari pemerintah. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan telah menyatakan bahwa pada 2021 Indonesia akan bebas dari truk ODOL (*Over Dimension Overload*). Pemerintah telah melakukan sinergi lintas instansi antara Dishub, Kepolisian dan pengelola jalan tol. Upaya pemerintah dalam penanganan ODOL ini antara lain adalah sebagai berikut:

- 1) Penyempurnaan regulasi (Salah satunya dengan melakukan revisi regulasi penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Revisi yang dimaksud adalah perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan),
- 2) Peningkatan prasarana UPPKB (Peningkatan prasana UPPKB juga dilakukan dengan menerapkan system informasi),
- 3) Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor,

⁴¹ Kajian Pengendalian *Over Dimensi Over Loading* yang dipublikasi oleh Baketrans Kemenhub.

- 4) Penggunaan teknologi (Tahun 2018 telah dilakukan sistem e-tilang pada jembatan timbang online (JTO) meski belum semua jembatan timbang menggunakannya, tapi secara bertahap akan dilengkapi semua ke jembatan timbang ini dengan sistem e-tilang untuk menghilangkan potensi hubungan langsung antara pihak pengemudi dengan para petugas),
- 5) Kerjasama Operasional UPPKB (Kementerian Perhubungan mengajak pihak swasta untuk menjadi pengelola jembatan timbang), dan,
- 6) Penegakkan hukum (Beberapa hal yang dilakukan dalam penegakan hukum, antara lain;
 - a) Menerapkan sistem tilang elektronik
 - b) Transfer kelebihan muatan
 - c) Penyidikan pelanggaran Pasal 277 UU Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan over dimensi
 - d) Perusahaan karoseri diminta patuhi regulasi rancang bangun kendaraan bermotor).

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 dokumenm seperti habisnya masa STNK, buku KIR, dan lain sebagainya.

- c. Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Barang Muatan Lebih di Jalan Magelang oleh Kurniawan Suprayogo dalam bentuk Skripsi yang di terbitkan pada tahun 2020. Dalam penelitian ini mengulik informasi mengenai kekosongan hukum atas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas kelebihan barang dan muatan di jalan Magelang oleh Satlantas Polres Magelang dan Dinas Perhubungan Magelang.
- d. Penegakan Hukum terhadap Kendaraan Bermotor Angkutan Barang *Over Dimension Over Load* di Kota Samarinda oleh Muhammad Fatihul Hanif, Ikhwanul Muslim dalam bentuk Jurnal Borneo Student Research eISSN:2721-5725, Vol 4, No 1, 2022. Hasil dari penelitian ini menemukan adanya beberapa peraturan yang mengatur terkait pelanggaran ODOL yaitu UU 22/2009, PermenHub No PM 60/2019, Perda Kota Samarinda 4/2009. Namun faktanya Perda Kota Samarinda 4/2009 belum menjadi dasar dalam penegakan hukum angkutan barang *Over Dimension Over Load* di Kota Samarinda.
- e. Pengawasan dan Penindakan terhadap Pelanggaran *Over Dimensi Over Loading* (ODOL) Angkutan Barang di Ruas Jalan Provinsi Daerah L4 Separi dalam bentuk Artikel oleh Dishub Kaltim pada tahun Tahun 2023 perkiraan tanggal 29 s/d 30 Agustus 2023. Dalam kegiatan pengawasan dan penindakan tersebut bekerja sama untuk melakukan pemeriksaan kelengkapan terhadap kendaraan-kendaraan angkutan barang yang melintas

di ruas Jalan Provinsi dan melanggar ketentuan ODOL. diidentifikasi pelanggaran dan dilakukan penilangan sebanyak 43 kendaraan angkutan barang pada hari Pertama dan 72 angkutan barang di hari kedua yang melanggar ketentuan ODOL maupun ketidak lengkap surat - surat perjalanan seperti SIM, STNK, dan Buku Uji KIR serta Perijinan Pengangkutan Barang. Para pelanggar dikenai sanksi berupa teguran sampai dengan penilangan sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukan.

Dari hasil penelitian penulis penelitian yang dilakukan oleh Aiyudya Dinda Yashinta, menjatuhkan hukuman pidana denda dengan nominal yang jauh di bawah denda maksimum. Dalam Artikel yang di rilis oleh Kementerian Perhubungan pada tahun 2018 berharap mengenai aturan mengenai overdimensi dan overloading yang akan diberlakukan agar tidak menimbulkan kontraproduktif dalam dunia industri sehingga bangsa kita bisa disejajarkan dengan bangsa bangsa lain yang sudah *Zero Overdimension dan Over loading*. Adapun yang menarik perhatian penulis adalah Kajian Kemenhub yang dirilis pada tahun 2021 tentang Pengendalian *Over Dimension Over Loading*, bahwa peran aparat penegak hukum telah melakukan sinergi lintas instansi antara Dishub, Kepolisian dan pengelola jalan tol. Upaya pemerintah dalam penanganan ODOL. Upaya dalam penanganan ODOL ini antara lain dengan :

- 1) Penyempurnaan regulasi (Salah satunya dengan melakukan revisi regulasi penimbangan kendaran bermotor di jalan. Revisi yang dimaksud adalah perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun

- 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan),
- 2) Peningkatan Prasarana UPPKB (Peningkatan prasarana UPPKB juga dilakukan dengan menerapkan system informasi),
 - 3) Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor,
 - 4) Penggunaan teknologi (Tahun 2018 telah dilakukan sistem e-tilang pada Jembatan Timbang Online (JTO) meski belum semua jembatan timbang menggunakannya, tapi secara bertahap akan dilengkapi semua ke jembatan timbang ini dengan sistem e-tilang untuk menghilangkan potensi hubungan langsung antara pihak pengemudi dengan para petugas),
 - 5) Kerjasama Operasional UPPKB (Kementerian Perhubungan mengajak pihak swasta untuk menjadi pengelola jembatan timbang), dan,
 - 6) Penegakkan hukum (Beberapa hal yang dilakukan dalam penegakan hukum, antara lain;
 - a) Menerapkan sistem tilang elektronik
 - b) Transfer kelebihan muatan
 - c) Penyidikan pelanggaran Pasal 277 UU Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan over dimensi
 - d) Perusahaan karoseri diminta patuhi regulasi rancang bangun kendaraan bermotor).

Pengawasan dan Penindakan pun telah dilakukan sebagai bentuk dari peran aparat penegak hukum terhadap Pelanggaran pemilik kendaraan angkutan di Indonesia terkait indikasi *Over Dimensi Over Loading* (ODOL) Aparat Penegak

Hukum bekerja sama dengan instansi-instansi terkait untuk melakukan pemeriksaan kelengkapan terhadap kendaraan-kendaraan angkutan barang yang melintas di ruas Jalan Provinsi dan melanggar ketentuan ODOL. Para pelanggar dikenai sanksi berupa teguran sampai dengan penilangan sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukan sesuai dengan undang-undang yang berlaku.

Salah satu upaya yang dilaksanakan untuk meminimalisir laka Lantas dan mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcar Lantas)⁴² adalah melaksanakan penegakan hukum terkait pelanggaran aturan ODOL kepada pemilik kendaraan angkutan di Indonesia. Walaupun kendaraan ODOL tidak mendominasi penyumbang kecelakaan terbesar di Indonesia namun dampak dari odol tentunya laka Lantas bahkan sampai mengakibatkan korban meninggal dunia, terganggunya mobilitas manusia, kerugian ekonomi, dan lain sebagainya. Dalam penanganan masalah ODOL sebagai upaya untuk mewujudkan cita-cita Indonesia dan WHO seharusnya sudah di atur dalam rencana aksi pada Perpres RUKM, baik dalam lingkup internasional, lingkup nasional, dan lingkup daerah. RUKM merupakan instrumen perencanaan yang bersifat dinamis, sehingga memungkinkan terjadinya perubahan untuk mempertimbangkan kebijakan-kebijakan secara strategis meliputi perkembangan kebijakan dan regulasi nasional maupun internasional, perubahan prioritas dan kebijakan, serta tingkat pencapaian atas usaha yg dilakukan.

Adapun hal-hal yang menjadi peran penting yakni :

⁴² Prawirosentono, S. (2008). Perencanaan dan Penyelenggaraan Sumber daya Manusia . Bandung

1. Koordinasi antar lembaga/instansi pemerintah secara harmonis perlu dilaksanakan dan peran masyarakat diperlukan dalam hal ini.
2. Petugas aparat penegak hukum harus mengetahui regulasi terhadap penindakan ODOL.
3. Pemilik kendaraan juga harus diberikan sosialisasi terkait ODOL beserta pembuat karoseri kendaraan ODOL.
4. Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam penertiban odol dioptimalkan, sejauh ini sudah adanya penggunaan kamera *Elektronik Traffic Law Enforcement* sebagai alat bantu penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas secara elektronik. Inovasi ETLE di POLRI telah mengawali metode penindakan berbasis elektronik dengan bukti pelanggaran elektronik. Inovasi *Weight in Motion* oleh Jasa Marga yang terintegrasi dengan ETLE akan memperkaya ETLE dan memungkinkan pendataan serta penindakan kendaraan-kendaraan yang terindikasi kelebihan beban muatan. Hal ini ke depannya akan dilengkapi dengan implementasi *Speed Camera* pada ruas toll, sehingga dengan integrasi keduanya, maka pengukuran terkait dampak *Over Load* akan dapat tergambarkan secara lebih baik. Namun tetap perlu adanya penanganan langsung oleh aparat penegak hukum. Melalui kerjasama antara Jasa Marga dengan Korlantas POLRI, maka sosialisasi dan penindakan *Over Load* secara elektronik diharapkan akan mampu menyadarkan untuk mengurangi pelanggaran ODOL. Selain penindakan, kerjasama ini akan menghasilkan data-data terkait

perilaku pengemudi di jalan raya yang akan bermanfaat bagi para pelaku bisnis untuk memilih pengemudi yang cenderung berkeselamatan.

B. Kelemahan dan Faktor Hambatan Peran Aparat Penegak Hukum dalam Menangani Pelanggaran Aturan *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) kepada Pemilik Kendaraan Angkutan di Indonesia

Kelemahan dan faktor hambatan bagi aparat penegak hukum dalam kasus *over dimensi over loading* ini kerap kali di dasari oleh :

1. Tidak patuhnya pemilik kendaraan bermuatan terkait masalah dokumentasi surat-surat layak jalan seperti habisnya masa STNK, buku KIR, dan lain sebagainya. Hal ini tentu telah melanggar ketentuan undang-undang yang mengatur. Perlu ditegaskan bahwa habisnya masa STNK, buku KIR dan surat surat layak jalan lainnya adalah bentuk tanggungjawab penuh dari pemilik kendaraan angkutan. Sehingga, *fraud* yang dilakukan oleh pemilik kendaraan angkutan ini perlu ditindak lanjuti sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.
2. Terdapat ketidak selarasan antara aturan yang telah diterapkan Aparat Penegak Hukum terhadap Kendaraan Bermotor Angkutan Barang *Over Dimension Over Load* di kota kota lain seperti penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Fatihul Hanif, dimana, hasil daripada penelitian tersebut menemukan adanya beberapa

peraturan yang mengatur terkait pelanggaran ODOL seperti UU 22/2009, PermenHub No PM 60/2019, dan Perda Kota Samarinda 4/2009. Namun fakta di lapangan yang terjadi adalah aturan terkait Perda Kota Samarinda 4/2009 belum menjadi dasar dalam penegakan hukum angkutan barang *Over Dimension Over Load* di Kota Samarinda.

3. Masih kurangnya koordinasi antar lembaga/instansi dalam mensinergikan penegakan hukum odol
4. Praktik KKN yang terjadi di lapangan tidak sejalan ajaran agama islam menurut sarat al-maidah ayat 8 yang memiliki makna bahwa aparat penegak hukum hendaknya memiliki sikap adil, tidak memihak, dapat mengendalikan hawa nafsu, dan menjunjung kebenaran sesuai dengan ajaran agama islam.
5. Sesuai dengan rencana RUNK LLAJ memiliki kebijakan strategis utk meningkatkan keselamatan jalan. Oleh karena itu tidak hanya pemerintah yang bertanggung jawab namun setiap masyarakat juga perlu bertanggung jawab atas keselamatannya dalam membantu menertibkan truk ODOL.

Idealnya kegiatan penegakan hukum odol melalui inovasi teknologi seperti etle dikembangkan dengan teknologi lintas instansi yang diintegrasikan dengan data dinas kependudukan dan pencatatan sipil terkait *face reconition*, sehingga inovasi teknologi tersebut dapat membantu menegakkan hukum terhadap pengemudi pelanggar odol. Namun kebijakan

tersebut sebaiknya disosialisasikan kepada masyarakat terlebih dahulu supaya masyarakat dapat menerima kebijakan tersebut dalam mendukung penegakan hukum khususnya di bidang *over dimension dan over loading*



BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Peran aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran aturan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) kepada pemilik kendaraan angkutan di Indonesia, aparat penegak hukum dalam *over dimensi over loading* berperan dengan baik dan adil sesuai dengan ajaran Penegak Hukum dalam Islam. Peran aparat penegak hukum kurang maksimal dan optimal dengan melakukan sinergi lintas instansi antara Dishub, Kepolisian dan pengelola jalan tol demi berjalannya upaya dalam penanganan ODOL Para pelanggar kurang maksimal dan optimal dikenai sanksi berupa teguran sampai dengan penilangan sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukan kurang maksimal dan optimal dengan undang-undang yang berlaku.
2. Adapun kelemahan atau faktor hambatan peran aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran aturan *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) kepada pemilik kendaraan angkutan di Indonesia, dikarenakan pemilik kendaraan angkutan tidak patuh dengan surat-surat dokumen layak jalan yang sudah di atur dalam undang-undang terkait. Ditemukan ketidak selarasan aturan yang perlu di uji kembali oleh aparat penegak hukum dan Pemprov.

B. Saran

A. Bagi Pemerintah

1. Mengutamakan KLLAJ menjadi program prioritas nasional
2. Membudayakan penyelenggaraan LLAJ yang mengutamakan keselamatan
3. Perkuatan koordinasi antar lembaga/instansi utk meningkatkan penegakan hukum yang optimal baik secara konvensional (langsung) dan/atau secara bantuan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi.
4. Melaksanakan sosialisasi kepada pemilik angkutan dan karoseri terkait kendaraan ODOL

B. Bagi Masyarakat

1. Melengkapi surat kendaraan
2. Apabila melakukan modifikasi harus ada uji tipe kendaraan ulang sesuai peraturan
3. Masyarakat harus sadar dan patuh hukum dengan tertib administrasi



DAFTAR PUSTAKA

A. Al-Quran dan Hadis

Qs. al-Maidah:8
Qs. an-Nisa:135

B. Buku-Buku

- Amiruddin dan H. Zainal Asikin, 2014, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Achmad Ali, 2002. *Menguak Tabir Hukum*, Toko Gunung Agung, Jakarta.
- Amoro Achmadi, 1996. *Filsafat Umum*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, Pt. Rineka Cipta, Jakarta.
- Bambang Waluyo, 1996, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Dellyana Shant, 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Jakarta.
- Dahlia El Hiyaroh, 2022, *Strategi Pembinaan Akhlak Santri*, Guepedia, Malang.
- Enggar Oktarinda, N. B. (2020). Analisis Pengaruh Kendaraan Odol Terhadap Tingkat Kecelakaan di Jalan Tol. Jakarta.
- Handoko, T. H. (2000). *Manajemen sumber daya manusia*. Yogyakarta: *bpfe*, 52. Hasibuan
- Handyaningrat, S. (1990). *Pengantar Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta, *Haji Mas Agung*.
- John M. Echols dan Hassan Shadily, 1997, *Kamus Inggris Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021, March 1). *Pemerintah Berkomitmen Indonesia Harus Bebas Dari Kendaraan Odol Di 2023*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Khudzaifah Dimiyati. dan Kelik Wardiono, 2004, *Metode Penelitian Hukum*, Fakultas Hukum UMS, Surakarta
- Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). *Dasar-dasar rekayasa transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- P. Joko Subagyo, 2004, *Metodologi Penelitian dalam teori dan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Prof. Dr. Khudzaifah Dimiyati, 2016, *Metodologi Penelitian Hukum*, Universitas Muhammadiyah
- Prawirosentono, S. (2008). *Perencanaan dan Penyelenggaraan Sumber daya Manusia*. In: Bandung: Alfabeta.
- Ronny Hanitijo Soemitro, 1988, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Soerjono soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta.
- Soerjono Soekanto, 2014. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Rajawali Press, Jakarta.

Soerjono Soekanto, 2010, Pengantar Penelitian Hukum, Kencana, Jakarta.
Soegijatna Tjakranegara, 2012. Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineke Cipta, Jakarta.
Sri Sumawarni, 2012, *Sebuah Seri Metode Penelitian Hukum*, UPT UNDIP Press, Semarang.

C. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012.
Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, diubah dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021.
Perpres No 1 tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ)

D. Jurnal

Kajian Pengendalian *Over Dimensi Over Loading* yang dipublikasi oleh Baketrans Kemenhub, 2021.
Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Purworejo (Studi Penerapan Pasal 281 jo Pasal 77 ayat (1) UndangUndang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) oleh Aiyudya Dinda Yashinta, 2018.
Pendekatan Penelitian Kombinasi : Sebagai “Jalan Tengah” atas Dikotomi Kuantitatif-Kualitatif oleh Tatang Parjaman dan Dede Akhmad, Jurnal Moderat, Volume 5 Nomor 4, ISSN: 2442-3777.
Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Barang Muatan Lebih di Jalan Magelang oleh Kurniawan Suprayogo, 2020.
Penegakan Hukum terhadap Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Over Dimension Over Load di Kota Samarinda oleh Muhammad Fatihul Hanif, Ikhwanul Muslim dalam bentuk Jurnal Borneo Student Research eISSN:2721-5725, Vol 4, No 1, 2022
Pengawasan dan Penindakan terhadap Pelanggaran Over Dimensi Over Loading (ODOL) Angkutan Barang di Ruas Jalan Provinsi Daerah L4 Separi dalam bentuk Artikel oleh Dishub Kaltim, 2023.

E. Internet

<https://www.merdeka.com/jateng/data-primer-adalah-jenis-data-utama-berikut-penjelasan-lengkap-nya-klm.html> Diakses pada tanggal 23 Juni 2024
<https://www.kbbi.web.id/analisis> diakses pada tanggal 24 Juni 2024 pada pukul 21.54
<https://jurnal.unigal.ac.id/index.php/moderat/article/download/3077/2742> diakses tanggal 28 Juni 2024
<https://edeposit.perpusnas.go.id/collection/ensiklopedia-hukum-edisi-akta-autentik-sumber-elektronis/1282>

<https://www.gamedia.com/literasi/apa-itu-observasi/> diakses pada tanggal 29 Juni 2024

<https://kbbi.web.id/dimensi> diakses pada 1 Agustus 2024

<https://aptrindo.or.id/assets/uploads/PJP-ODOL-MAT-SEMINAR-MARET-23.pdf> diakses pada 1 Agustus 2024

