

**PENERAPAN KEBIJAKAN ZERO OVER-DIMENSION DAN
OVER LOADING TINJAUAN YURIDIS DI WILAYAH HUKUM
KEPOLISIAN RESORT KOTA DELI SERDANG
POLDA SUMATERA UTARA**

TESIS



Oleh :

**Nama : SLAMAT TIMOR TARIGAN
NIM : 20302300518**

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2024**

**PENERAPAN KEBIJAKAN ZERO OVER-DIMENSION DAN
OVER LOADING TINJAUAN YURIDIS DI WILAYAH HUKUM
KEPOLISIAN RESORT KOTA DELI SERDANG
POLDA SUMATERA UTARA**

TESIS

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis

Program Magister Ilmu Hukum

Oleh :

Nama : SLAMAT TIMOR TARIGAN

NIM : 20302300518

Konsentrasi : HUKUM PIDANA

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

2024

**PENERAPAN KEBIJAKAN *ZERO OVER-DIMENSION* DAN
OVER LOADING TINJAUAN YURIDIS DI WILAYAH HUKUM
KEPOLISIAN RESORT KOTA DELI SERDANG
POLDA SUMATERA UTARA**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis
Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : **SLAMAT TIMOR TARIGAN**
NIM : 20302300518
Konsentrasi : Hukum Pidana

Disetujui oleh:
Pembimbing
Tanggal,

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

NIDN : 06-2410-8504

Mengetahui,



Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA

Dr. H. Jayade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN : 06-2004-6701

**PENERAPAN KEBIJAKAN *ZERO OVER-DIMENSION* DAN
OVER LOADING TINJAUAN YURIDIS DI WILAYAH HUKUM
KEPOLISIAN RESORT KOTA DELI SERDANG
POLDA SUMATERA UTARA**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 7 November 2024
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,

Dr.H. Jawade Hafidz, S.H.,M.H.
NIDN: 06-2004-6701

Anggota

Anggota,

Dr. Ratih Mera Puspasari, S.H., M.Kn.
NIDN : 06-2410-8504

Dr. Hj. Peni Rinda Listvowati, S.H.,
M.Hum.
NIDN : 06-1807-6001

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA

Dr.H. Jawade Hafidz, S.H.,M.H.
NIDN : 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SLAMAT TIMOR TARIGAN

NIM : 20302300518

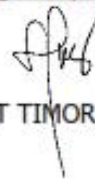
Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul :

**PENERAPAN KEBIJAKAN *ZERO OVER-DIMENSION* DAN
OVER LOADING TINJAUAN YURIDIS DI WILAYAH HUKUM
KEPOLISIAN RESORT KOTA DELI SERDANG
POLDA SUMATERA UTARA**

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa 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,.....November 2024

Yang menyatakan,



(SLAMAT TIMOR TARIGAN)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SLAMAT TIMOR TARIGAN

NIM : 20302300518

Program Studi : MAGISTER HUKUM

Fakultas : FAKULTAS HUKUM

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa ~~Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi*~~ dengan judul :

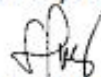
**PENERAPAN KEBIJAKAN *ZERO OVER-DIMENSION* DAN
OVER LOADING TINJAUAN YURIDIS DI WILAYAH HUKUM
KEPOLISIAN RESORT KOTA DELI SERDANG
POLDA SUMATERA UTARA**

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis 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,.....November 2024

Yang menyatakan,



(SLAMAT TIMOR TARIGAN)

*Coret yang tidak perlu

MOTTO

❖ Sesungguhnya bersama kesukaran itu ada keringanan. Karena itu bila kau sudah selesai (mengerjakan yang lain). Dan berharaplah kepada Tuhanmu. (Q.S Al Insyirah : 6-8)

❖ Bersabar, Berusaha, dan Bersyukur

- Bersabar dalam berusaha
- Berusaha dengan tekun dan pantang menyerah
- dan Bersyukur atas apa yang telah diperoleh



PERSEMBAHAN

- ❖ Aku persembahkan cinta dan sayangku kepada istri dan anak-anakku yang telah menjadi motivasi dan inspirasi dan tiada henti memberikan dukungan do'anya buat aku. “Tanpa keluarga, manusia, sendiri di dunia, gemetar dalam dingin.”
- ❖ Terimakasihku juga ku persembahkan kepada para sahabatku yang senantiasa menjadi penyemangat dan menemani disetiap hariku. “Sahabat merupakan salah satu sumber kebahagiaan dikala kita merasa tidak bahagia.”
- ❖ Bapak dan Ibu Dosen pembimbing, penguji dan pengajar, yang selama ini telah tulus dan ikhlas meluangkan waktunya untuk menuntun dan mengarahkan saya, memberikan bimbingan dan pelajaran yang tiada ternilai harganya, agar saya menjadi lebih baik. Terimakasih banyak Bapak dan Ibu dosen, jasa kalian akan selalu terpatri di hati.

ABSTRAK

Hampir semua kecelakaan didahului dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran terhadap lalu lintas ini dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku atau pura-pura tidak mengetahui. Tujuan penelitian dalam penelitian ini: 1). untuk mengkaji dan menganalisis penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading: tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara; 2). untuk mengkaji dan menganalisis kendala penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading: tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, dengan metode penelitian deskriptif analitis. Data yang digunakan yaitu data primer dan sekunder yang akan dianalisis secara kualitatif. Permasalahan penelitian dianalisis menggunakan teori sistem hukum Lawrence Friedman dan Teori Konstruksi Realitas Sosial.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa: 1) Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara dilakukan melalui pemberian sosialisasi, terkait dengan sumber daya pelaksanaan, sikap yang harus dilakukan serta kerja sama antar instansi dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan barang yang diindikasikan melanggar aturan; 2) Kendala Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara yaitu faktor ekonomi, ketidakefektifan produk hukum yang ada. Dari sisi ekonomi, penerapan Zero ODOL akan menyebabkan peningkatan biaya transportasi bagi pelaku usaha akibat adanya tambahan investasi truk dan fasilitas pendukungnya, serta biaya operasional transportasi. Selain itu, tidak tersedianya penerapan sanksi yang memadai untuk pelanggaran Zero ODOL di jalan mengakibatkan rendahnya penegakan kebijakan Zero ODOL. Saat ini sanksi yang dikenakan atas pelanggaran ODOL adalah sanksi administratif berupa pembekuan dan pencabutan izin penyelenggaraan Angkutan Barang Khusus.

Kata Kunci : Kebijakan, Over Dimension, Over Loading

ABSTRACT

Almost all accidents are preceded by traffic violations. Traffic violations can occur due to deliberate violation, ignorance of the meaning of the applicable rules or pretending not to know. The research objectives of this study: 1). to examine and analyze the implementation of the zero over-dimensional and over loading policy: a juridical review in the jurisdiction of the Deli Serdang City Resort Police, North Sumatra Regional Police; 2). to study and analyze the obstacles to implementing the zero over-dimensional and over loading policy: a juridical review in the jurisdiction of the Deli Serdang City Resort Police, North Sumatra Police.

This research uses a normative juridical approach, with analytical descriptive research methods. The data used is primary and secondary data which will be analyzed qualitatively. The research problem was analyzed using Lawrence Friedman's legal system theory and Social Reality Construction Theory.

The results of the research conclude that: 1) The implementation of the Zero Over-Dimension and Over Loading Policy in the Legal Area of the Deli Serdang City Resort Police, North Sumatra Regional Police is carried out through providing outreach, related to implementation resources, attitudes that must be carried out and cooperation between agencies in carrying out supervision. against goods transportation that is indicated to violate the rules; 2) Obstacles in implementing the Zero Over-Dimension and Over Loading Policy in the Legal Area of the Deli Serdang City Resort Police, North Sumatra Regional Police, namely economic factors, the ineffectiveness of existing legal products. From an economic perspective, implementing Zero ODOL will cause an increase in transportation costs for business actors due to additional investment in trucks and supporting facilities, as well as transportation operational costs. In addition, the lack of adequate sanctions for Zero ODOL violations on the road has resulted in low enforcement of the Zero ODOL policy. Currently, the sanctions imposed for ODOL violations are administrative sanctions in the form of freezing and revoking permits to operate Special Goods Transportation.

Keywords: Policy, Over Dimension, Over Loading

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis ini yang berjudul “Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading Tinjauan Yuridis Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara”.

Bahwa penulisan tesis ini di maksudkan sebagai salah satu persyaratan dalam rangka menyelesaikan studi pada Program Studi Magister Ilmu Hukum di Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu penulisan tesis ini serta semua pihak Civitas Akademis Universitas Sultan Agung Semarang :

1. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., SE.Akt, M.Hum, selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Bapak Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah menuntun serta mengarahkan penulis dalam menyelesaikan proposal tesis ini.
3. Bapak Dr. Andri Winjaya Laksana, S.H., M.H., selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
4. Ibu Dr. Ratih Mega Puspasari, S.H., M.Kn., selaku Pembimbing yang telah menuntun serta mengarahkan penulis dalam menyelesaikan penulisan tesis ini.

5. Bapak dan ibu dosen Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah mengajar penulis.
6. Semua Staf Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Ibu Lala, Ibu Nana dan Bapak Edo yang telah banyak membantu selama studi.
7. Keluargaku tercinta yang banyak memberikan dukungan selama studi.
8. Teman seangkatan yang banyak memberikan suport.

Semoga penulisan tesis ini dapat bermanfaat positif bagi pengembangan ilmu pengetahuan, kritik serta saran yang bermanfaat kami harapkan demi perbaikan penulisan tesis ini,

Semarang,.....November 2024

Penulis



UNISSULA
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SLAMAT TIMOR TARIGAN
جامعة سلطان أبو نوح الإسلامية

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
MOTTO.....	v
PERSEMBAHAN.....	vi
PERNYATAAN.....	vii
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	ix
KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Kerangka Konseptual.....	8
F. Kerangka Teoretis.....	16
G. Metode Penelitian	26
H. Sistematika Penelitian.....	29

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Penerapan Kebijakan	31
B. Zero Over-Dimension Dan Over Loading	41
C. Tinjauan Yuridis	48
D. Kepolisian	50
E. Overdimension dan Overloading Berdasarkan Perspektif Hukum Islam	63

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading: Tinjauan Yuridis Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara	68
B. Kendala Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading: Tinjauan Yuridis Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.....	87

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan.....	109
B. Saran	110

DAFTAR PUSTAKA	111
----------------------	-----

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengangkutan barang di jalan-jalan umum menggunakan truk telah menjadi urat nadi penting bagi perekonomian di hampir semua wilayah di Indonesia. Angkutan barang juga merupakan tulang punggung dalam kegiatan perdagangan dan industri. Perpindahan barang memastikan raw material bisa didapatkan oleh industri dan industri dapat mendistribusikan barang kepada konsumen.

Lalu lintas merupakan salah satu gerak kendaraan dan jalan masyarakat yang memegang peranan dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Masalah yang dihadapi adalah masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Peristiwa mengenai kecelakaan lalu lintas adalah karena adanya ketidakseimbangan jumlah kendaraan dengan fasilitas jalan yang ada, terutama mengenai perluasan jaringan jalan raya.¹ Tidak berlebihan semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum disebabkan oleh faktor pengemudi, pejalan kaki, kendaraan, sarana dan prasarana, petugas/ penegak hukum dalam lalu lintas jalan. Faktor kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi dikarenakan Human Error (faktor manusia).

¹ Soerjono Soekanto, 1984, *Inventarisasi dan Annalisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, Jakarta: CV. Rajawali, hlm.2.

Tingkat kepatuhan dan kesadaran masyarakat terhadap peraturan lalu lintas masih rendah. Mengenai hal tersebut telah diatur dalam Undang-Undang (UU) No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tujuan undang-undang tersebut berdasarkan Bab II Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009 adalah terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa serta terwujudnya penegak hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Sejak diberlakukannya UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kondisi lalu lintas kita sepertinya belum berubah ke arah yang lebih baik, bahkan cenderung melanggar terhadap peraturan lalu lintas tersebut. Disiplin pengemudi yang rendah seperti pengemudi angkutan umum yakni mobil pribadi, bus, serta mobil angkutan dan kendaraan sepeda motor.²

Wujud dari penguasaan negara terhadap lalu lintas dan angkutan jalan tersebut salah satunya adalah dituangkan dalam bentuk pengaturan. Hukum positif yang mengatur mengenai hal yang dimaksud salah satunya adalah UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di dalam Pasal tersebut telah diatur untuk menciptakan keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan

² Giyan Apandi, Anom Wahyu Asmorojati, *Peranan Polisi Lalu Lintas dalam Meningkatkan kedisiplinan Berlalu Lintas Pengguna Kendaraan Bermotor di Wilayah Kepolisian Resort Bantul*, *Jurnal Citizenship*, Vol. 4 No. 1, Juli 2014, hlm 53-68

jalan. Pemeriksaan kendaraan bermotor tersebut meliputi pemeriksaan teknis dan laik jalan, pemeriksaan tanda bukti lalu lintas dan surat tanda bukti pendaftaran atau surat tanda coba kendaraan bermotor, dan surat ijin mengemudi. Guna mencapai kesejahteraan manusia baik lahir maupun batin di samping itu pembangunan di bidang hukum diarahkan untuk meningkatkan pengetahuan masyarakat, sekaligus kepatuhan diarahkan untuk meningkatkan pengetahuan masyarakat, sekaligus terhadap norma-norma yang berlaku di dalam masyarakat.

Kenyataan menunjukkan bahwa masih rendahnya kesadaran masyarakat terhadap hukum dan perundang-undangan, seperti halnya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor. Pelanggaran lalu lintas adalah merupakan suatu perbuatan atau tindakan yang melanggar ketentuan yang ada sebagaimana yang tertera dalam undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam kehidupan sehari-hari masalah lalu lintas begitu kompleks dari masyarakat yang memanfaatkan jalan sebagai sarana usaha, pengguna jalan, infrastruktur, sistem transportasi, aparat atau petugas menanganinya (polisi, dinas perhubungan, Dinas Pekerjaan umum), sektor bisnis dan tata ruang. Menangani lalu lintas tidak bisa hanya satu sisi saja, harus ditangani secara terpadu (holistik/komprehensif) serta berkesinambungan.³

³ Dedik Saputra, Peranan Polisi Lalu Lintas Dalam Peningkatan Disiplin Berlalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Bogor, *Jurnal Hukum De'rechtsstaat*, Volume 2 No. 1, Maret 2016, hlm 117-126

Pelaksanaan pengangkutan barang diatur dengan undang-undang demi terjaganya berbagai kepentingan terkait keselamatan masyarakat, pemeliharaan prasarana jalan, kelestarian lingkungan dan kepentingan ekonomis pengguna/pelaksana transportasi itu sendiri. Namun, yang terjadi di lapangan pelaksanaan pengangkutan barang banyak sekali terdapat pelanggaran seperti dimensi/ukuran kendaraan berikut angkutannya yang melebihi dimensi yang diperbolehkan dan berat muatan melebihi kapasitas muat yang diperbolehkan. Alat angkutan barang di Indonesia 90% didominasi oleh angkutan darat dalam hal ini adalah truk. Dari jumlah tersebut, terdapat lebih dari 70% truk barang yang melakukan pelanggaran dan lebih dari setengahnya berkaitan dengan berlebihnya muatan serta dimensi dari ketentuan yang berlaku. Hal ini tentu menimbulkan dampak negatif, seperti: kerusakan jalan lebih cepat dari seharusnya, kecepatan truk menjadi lambat sehingga menimbulkan kemacetan, dan bahkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan hal tersebut, Pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan serta Dinas Perhubungan di Propinsi-Propinsi sebagai pihak yang berwenang mengatur dan mengawasi angkutan di jalan umum telah menerapkan program Zero Over-Dimension and Over Loading (Zero ODOL) yaitu upaya-upaya untuk memastikan tidak ada lagi pelanggaran terkait dengan kelebihan dalam muatan angkutan di jalan umum baik dari segi berat maupun dimensinya. Pada tahun 2019, Pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan menerbitkan suatu produk hukum yang khusus mengatur masalah Zero ODOL ini

yaitu Surat Edaran Menteri Perhubungan No. 21 tahun 2019 tentang tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) dan / atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension). Surat Edaran ini menunjukkan tekad Pemerintah yang kuat untuk segera menegakkan Zero ODOL. Namun, efektivitas aturan tersebut dalam penegakan Zero ODOL perlu dikaji kembali. Berdasarkan hal-hal di atas, diperlukan suatu pembahasan yang komprehensif terkait penerapan program Zero ODOL dalam transportasi barang di jalan dengan truk terutama untuk menganalisis faktor-faktor yang menjadi kendala dalam implemenasinya serta kesiapan dan efektivitas perangkat undang-undang dan peraturan yang saat ini dipakai sebagai dasar dalam menerapkan kebijakan Zero ODOL.

Terdapat lima faktor yang menyebabkan terjadinya peristiwa kecelakaan lalu lintas. Kepolisian Negara Republik Indonesia menyebutkan faktor-faktor tersebut yaitu faktor pengemudi (manusia), lalu lintas, jalan, kendaraan, dan lingkungan, Dari beberapa faktor tersebut, faktor manusia merupakan faktor yang dominan mempengaruhi kecelakaan. Hampir semua kecelakaan didahului dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran terhadap lalu lintas ini dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku atau pura-pura tidak tahu.⁴

⁴ Faramita Nuriya Sari, Peran Polisi Lalu Lintas Menangani Penertiban Masyarakat Dalam Berlalu Lintas Di Kota Samarinda, *Journal Administrasi Negara*, 4 (3) 2016, hlm 1-13

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, diatur segala ketentuan mengenai pengemudi. Pasal 1 angka 23 undang-undang ini menentukan bahwa pengemudi adalah “orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya yang telah memiliki surat izin mengemudi”. Adapun mengenai persyaratan pengemudi, diatur dalam Bab VIII, yaitu Pasal 7, pada pasal 80 bab yang sama juga mengatur mengenai penggolongan surat izin mengemudi (SIM) yang terdiri dari SIM A, SIM B I, SIM B II, SIM C, dan SIM D.⁵

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis tertarik melakukan penulisan tesis yang berjudul **“Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading Tinjauan Yuridis Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.”**

B. Permasalahan

Berdasarkan uraian dalam latar belakang masalah tersebut diatas maka permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara ?

⁵ Republik Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Apa saja kendala dan solusi penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara?

C. Tujuan Penelitian

Dari uraian latar belakang dan pokok permasalahan diatas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengkaji dan menganalisis penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.
2. Untuk mengkaji dan menganalisis kendala dan solusi penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan teori baru mengenai penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.

2. Secara Praktis

a. Bagi Penulis

Memperluas wawasan dan mendalami lebih jauh tentang penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.

b. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan khususnya kepada instansi pemerintah dalam penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading: tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.

c. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian tersebut diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat aturan tentang penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.

E. Kerangka Konseptual

1. Kebijakan

Secara umum kebijakan atau policy dipergunakan untuk menunjukkan perilaku seseorang aktor misalnya seorang pejabat, suatu kelompok, maupun lembaga tertentu untuk memecahkan masalah yang sedang dihadapi. Pada dasarnya terdapat banyak penjelasan dengan batasan-batasan atau pengertian

mengenai kebijakan. Menurut Noeng Muhadjir kebijakan merupakan upaya memecahkan problem sosial bagi kepentingan masyarakat atas asas keadilan dan kesejahteraan masyarakat. Dan dalam kebijakan setidaknya harus memenuhi empat hal penting yakni; (1)tingkat hidup masyarakat meningkat, (2)terjadi keadilan : By the law, social justice, dan peluang prestasi dan kreasi individual, (3)diberikan peluang aktif partisipasi masyarakat (dalam membahas masalah, perencanaan, keputusan dan implementasi), dan (4)terjaminnya pengembangan berkelanjutan.⁶

Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak. Istilah ini dapat diterapkan pada pemerintahan, organisasi dan kelompok sektor swasta, serta individu. Kebijakan berbeda dengan peraturan dan hukum. Jika hukum dapat memaksakan atau melarang suatu perilaku (misalnya suatu hukum yang mengharuskan pembayaran pajak penghasilan), kebijakan hanya menjadi pedoman tindakan yang paling mungkin memperoleh hasil yang diinginkan.

2. Over-Dimension

Menurut KBBI, dimensi adalah adalah istilah yang memiliki pengertian sangat luas. Jika didasarkan pada Kamus Besar Bahasa Indonesia

⁶ Noeng Muhadjir, Ilmu pendidikan dan Perubahan Sosial. Teori Pendidikan Pelaku Sosial Kreatif. Yogyakarta : Raka Sarasin, th.2000, hlm. 15

atau KBBI, istilah ini bisa dimaknai sebagai ukuran yang berupa panjang, tinggi, lebar, dan luas.

Selain populer hanya sebagai sebuah istilah, dimensi bisa diartikan dari berbagai sudut pandang, tergantung konteks yang dibicarakan. Overdimension adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi dan ketentuan peraturan.

3. **Overloading**

Overloading adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan. Sementara Menurut Eddy Gunawan, beban berlebih (overloading) adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.⁷ Menurut Hikmat Iskandar, beban berlebih (overloading) adalah suatu kondisi beban gandar (as) kendaraan melampaui batas beban maksimum yang diijinkan. Beban berlebih (overloading) adalah beban lalulintas rencana (jumlah lintasan operasional rencana) tercapai sebelum umur rencana perkerasan atau sering disebut dengan kerusakan dini.⁸

Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan, muatan lebih adalah muatan sumbu kendaraan yang

⁷ Eddy Gunawan. 2019. Beban Berlebih (Overload) dan Dimensi Berlebih. (Overdimension). Jakarta

melebihi dari ketentuan seperti yang tercantum pada peraturan yang berlaku. Menurut Eddy Gunawan, dimensi berlebih (*overdimension*) suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik (*modifikasi*).⁹

4. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran yang dimaksud di atas adalah pelanggaran yang sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi :

1. Berperilaku tertib dan/atau
2. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Untuk memahami tentang pelanggaran lalu lintas lebih terperinci, maka perlu dijelaskan terlebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri di dalam KUHP diatur di dalam Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur pada Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria

⁹ Eddy G Iskandar, Hikmat, 2008, Jurnal Perencanaan Volume Lalu Lintas Untuk Angkutan Jalan. unawan. 2019. Beban Berlebih (Overload) dan Dimensi Berlebih. (Overdimension).Jakarta.

pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan kuantitatif.

Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan bersifat *recht delicten* yang berarti sesuatu yang dipandang sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu peraturan undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terdapat ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan. Menurut JM Van Bemmelen dalam bukunya "*Handen Leer Boek Van Het Nederlandse Strafrecht*" menyatakan bahwa perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif, yaitu kejahatan pada umumnya diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran dan nampaknya ini didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan.¹⁰

Pengertian pelanggaran adalah "*overtredingen*" atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum.¹¹ Pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan

¹⁰ J.M. Van Bemmelen, 1987. *Hukum Pidana I*. Jakarta: Bina Cipta, hlm. 43.

¹¹ Wirjono Prodjodikoro, 2003. *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Bandung: Refika Aditama, hlm. 2.

yang telah ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.

Dari berbagai pengertian di atas dapat diartikan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan undang-undang ini biasanya suatu perbuatan yang dalam pemenuhan akibat hukumnya dikenakan sanksi yang berupa sanksi administrasi, denda maupun kurungan.

Berdasarkan dari definisi-definisi tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas di atas, maka dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang mengemudikan kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.

Ketertiban dalam berlalu lintas merupakan salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa, oleh sebab itu setiap insan wajib turut mewujudkannya. Sebagai generasi muda sudah sewajarnya kita menjadi contoh dalam menjalankan peraturan pemerintah agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada. Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka masyarakat diharapkan dapat

mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Seperti yang telah diuraikan di latar belakang bahwa pelanggaran lalu lintas masih marak terjadi di berbagai tempat. Ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang didalamnya memuat sanksi bagi pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu upaya untuk mencegah tingginya angka pelanggaran lalu lintas.

Ketika terkena tilang, ada beberapa alternatif warna surat tilang yang bisa digunakan. Namun semua tetap harus sesuai dengan pelanggaran dan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Ada dua alternatif yang bisa dilakukan ketika ditilang. Yaitu menerima atau menolak tuduhan pelanggaran lalu lintas. Ketika menerima tuduhan, maka yang diminta adalah surat tilang warna biru, artinya pelanggar tidak perlu mengikuti sidang untuk mendapatkan pembelaan dari hakim. Jika meminta surat tilang biru ini bisa langsung membayar uang denda melalui transfer pada bank yang dituju. Biasanya bank yang ditunjuk adalah BRI. Untuk biayanya diketahui lebih mahal jika disesuaikan undang-undang lalu lintas yang berlaku.

Sedangkan apabila pelanggar menerima tuduhan, maka yang diminta adalah surat tilang warna merah. Kemudian pelanggar diberikan kesempatan untuk membela diri atau minta keringanan kepada hakim. Pada umumnya

tanggal sidang maksimum 14 hari dari tanggal kejadian, tergantung hari sidang tilang di Pengadilan Negeri (PN) bersangkutan.

Surat tilang atau bukti pelanggaran tersebut merupakan catatan penyidik mengenai pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu yang dilakukan seseorang sebagai bukti terjadinya pelanggaran. Bukti pelanggaran ini berupa blanko atau surat yang berisikan rincian seperti tempat dan waktu terjadinya pelanggaran, pasal yang dilanggar, nomor seri surat tilang, dan lain sebagainya yang kemudian dikenakan kepada pelanggar lalu lintas.

Berdasarkan lampiran kesepakatan bersama ketua mahkamah agung, menteri kehakiman, jaksa agung dan kepala kepolisian Republik Indonesia tentang petunjuk pelaksanaan tata cara penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan tertentu bahwa surat tilang merupakan alat utama yang digunakan dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam Penjelasan Pasal 211 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP),

5. Polres Deli Serdang

Menurut Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia disebutkan bahwa Kepolisian adalah institusi yang melaksanakan tugas mewujudkan keamanan dalam negeri, meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan

kepada masyarakat, serta terbinanya ketenteraman masyarakat dengan menjunjung tinggi Hak Asasi Manusia.

Kepolisian Resort (Polres) Deli Serdang merupakan suatu instansi Kepolisian RI tingkat Kabupaten Deli Serdang yang berada di bawah jajaran Polda Sumatera Utara. Polres Deli Serdang memiliki tugas utama untuk memelihara keamanan dan ketertiban, menegakkan hukum, memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat di seluruh wilayah hukumnya yang mencakup seluruh wilayah Kabupaten Deli Serdang yang terdiri dari 22 kecamatan dengan total luas wilayah 2.808,91 km². Polres Deli Serdang memiliki beberapa satker yang bertugas untuk menjalankan tugas-tugas kepolisian sesuai bidangnya masing-masing seperti misalnya satuan reserse kriminal, satuan lalu lintas, satuan sabhara, satuan intelkam, bagian binmas, dan bagian humas.

F. Kerangka Teoritis

1. Teori Kebijakan Hukum

Istilah “kebijakan” dalam tulisan ini diambil dari istilah “policy” (Inggris) atau “politiek” (Belanda).¹² Terminologi itu dapat diartikan sebagai prinsip-prinsip umum yang berfungsi untuk mengarahkan pemerintah (dalam artian luas termasuk penegak hukum) dalam mengelola, mengatur atau menyelesaikan urusan-urusan publik, masalah- masalah masyarakat atau

¹² Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru, Prenada Media Group, Jakarta, 2008, hlm. 26.

bidang-bidang penyusunan peraturan perundang-undangan dan mengalokasikan hukum/peraturan dengan suatu tujuan (umum) yang mengarah pada upaya mewujudkan kesejahteraan atau kemakmuran masyarakat (warga negara).¹³

Bertolak dari kedua istilah asing ini, maka istilah “kebijakan hukum pidana” dapat pula disebut dengan istilah “politik hukum pidana”. Dalam kepustakaan asing istilah “politik hukum pidana” ini sering dikenal dengan berbagai istilah, antara lain “penal policy”, “criminal law policy”, atau “strafrechtspolitik”.¹⁴

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia memberikan arti terhadap istilah politik dalam 3 (tiga) batasan pengertian, yaitu:¹⁵

1. Pengetahuan mengenai ketatanegaraan (seperti sistem pemerintahan, dasar-dasar pemerintahan).
2. Segala urusan dan tindakan (kebijakan, siasat, dan sebagainya) mengenai pemerintahan negara atau terhadap negara lain.
3. Cara bertindak (dalam menghadapi atau menangani suatu masalah) kebijakan.

Secara substansial politik hukum diarahkan pada hukum yang seharusnya berlaku (*Ius constituendum*). Sedangkan pengertian politik

¹³ Lilik Mulyadi, Bunga Rampai Hukum Pidana, Perspektif, Teoritis, Dan Praktik, P.T. Alumni, Bandung, 2012, hlm. 389.

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ <https://kbbi.web.id/politik>, diakses tanggal 21 November 2023

hukum menurut Muchtar Kusumatmadja, adalah kebijakan hukum dan perundang-undangan dalam rangka pembaruan hukum. Proses pembentukan hukum harus dapat menampung semua hal yang relevan dengan bidang atau masalah yang hendak diatur dalam undang-undang itu, apabila perundang-undangan itu merupakan suatu pengaturan hukum yang efektif.¹⁶ Pengertian kebijakan atau politik hukum pidana dapat dilihat dari politik hukum maupun dari politik kriminal.

Menurut Sudarto, “Politik Hukum” adalah:¹⁷

- a. Usaha untuk mewujudkan peraturan- peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat.
- b. Kebijakan dari Negara melalui badan- badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.

Dengan demikian, dilihat dari sebagai bagian dari politik hukum, maka politik hukum pidana mengandung arti, bagaimana mengusahakan atau membuat dan merumuskan suatu perundang-undangan pidana yang baik.¹⁸

Menurut Marc Ancel, penal policy merupakan ilmu sekaligus seni yang bertujuan untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan

¹⁶ Abdul Latif dan Hasbih Ali, Politik Hukum, PT. Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm.14

¹⁷ Barda Nawawi Arief, Op.cit, hlm. 26

¹⁸ Ibid.hlm.26-27

secara lebih baik.¹⁹ Melihat dari uraian di atas yang dimaksud dengan “peraturan hukum positif” (the positive rules) dalam definisi Marc Ancel itu jelas adalah peraturan perundang-undangan dengan hukum pidana. Dengan demikian, istilah “penal policy” menurut Marc Ancel adalah sama dengan istilah “kebijakan atau politik hukum pidana” yang dikemukakan oleh Sudarto.²⁰

Kebijakan hukum pidana pada dasarnya ialah keseluruhan dari peraturan yang menentukan perbuatan apa yang dilarang dan termasuk kedalam tindak pidana, serta bagaimana sanksi yang dijatuhkan terhadap pelakunya dengan tujuan untuk penanggulangan kejahatan. Secara teori, banyak doktrin yang dikemukakan oleh para ahli terkait dengan pengertian kebijakan hukum pidana. Barda Nawawi, berpendapat bahwa istilah “Kebijakan” diambil dari istilah “policy” (Inggris) dan “politiek” (Belanda), sehingga “Kebijakan Hukum Pidana” dapat pula di sebut dengan istilah “Politik Hukum Pidana” dan yang sering di kenal dengan istilah “penal policy”, “criminal law policy” atau “strafrechspolitiek”. Dalam bukunya Barda Nawawi Arief mengutip pendapat dari Marc Ancel yang menyatakan bahwa Penal Policy merupakan salah satu komponen dari Modern Criminal Science disamping komponen yang lain seperti, “Criminologi” dan “Criminal Law”.

¹⁹ Lilik Mulyadi, Op.cit, hlm. 390

²⁰ Barda Nawawi Arief, Op.cit. hlm. 27.

Kebijakan hukum pidana atau penal policy merupakan suatu peraturan hukum yang dirumuskan dan ditetapkan oleh badan-badan yang berwenang sebagai suatu pedoman (hukum positif) bagi masyarakat maupun penegak hukum yang bertujuan untuk mencegah dan menanggulangi suatu kejahatan atau dengan kata lain suatu tindak pidana.²¹

2. Teori Kepastian Hukum

Kepastian hukum adalah perihal (keadaan) yang pasti, ketentuan atau ketetapan hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Bentuk nyata dari kepastian hukum adalah pelaksanaan atau penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Dengan adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan dialami jika melakukan tindakan hukum tertentu. Kepastian diperlukan untuk mewujudkan prinsip persamaan dihadapan hukum tanpa diskriminasi.²²

Gustav Radbruch, keadilan dan kepastian hukum merupakan bagian-bagian yang tetap dari hukum. Menurut pendapatnya bahwa keadilan dan kepastian hukum harus diperhatikan, kepastian hukum harus dijaga demi keamanan dan ketertiban suatu negara. Berdasarkan teori kepastian hukum

²¹ Barda Nawawi Arif, 2008, *Bungan Rampai Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan Konsep KUHP Baru*, Kencana Prenadamedia Grup, Jakarta.

²² Dominikus Rato, 2010, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, hlm.59

maka nilai yang ingin dicapai, yaitu nilai keadilan dan kebahagiaan.²³

Kepastian hukum berasal dari ajaran yuridis dogmatik yang di dasarkan pada aliran pemikiran *positivistis* di dunia hukum yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom dan mandiri, pemikiran positivitis menganggap bahwa hukum tidak lain hanyalah sebuah peraturan yang dihimpun. Tujuan hukum aliran positivitis adalah tidak lain dari sekedar menjamin terwujudnya kepastian hukum. Kepastian hukum tercipta hanya atas hukum yang bersifat umum, sifat umum dari aturan-aturan hukum membuktikan bahwa hukum semata-mata hanya untuk sebuah kepastian, bukan untuk mewujudkan keadilan atau kemanfaatan.²⁴

Gustav Radbruch mengemukakan 4 (empat) hal mendasar yang berhubungan dengan makna kepastian hukum, yaitu :

Pertama, bahwa hukum itu positif, artinya bahwa hukum positif itu adalah perundang-undangan. Kedua, bahwa hukum itu didasarkan pada fakta, artinya didasarkan pada kenyataan. Ketiga, bahwa fakta harus dirumuskan dengan cara yang jelas sehingga menghindari kekeliruan dalam pemaknaan, di samping mudah dilaksanakan. Keempat, hukum positif tidak boleh mudah diubah.

²³ Achmad Ali. *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Gunung Agung, Jakarta. 2002

Hlm. 95.

²⁴ *Ibid.* Hlm. 82 dan 83.

Pendapat Gustav Radbruch tersebut didasarkan pada pandangannya bahwa kepastian hukum adalah kepastian tentang hukum itu sendiri. Kepastian hukum merupakan produk dari hukum atau lebih khusus dari perundang-undangan. Berdasarkan pendapatnya tersebut, maka menurut Gustav Radbruch, hukum positif yang mengatur kepentingan-kepentingan manusia dalam masyarakat harus selalu ditaati meskipun hukum positif itu kurang adil.

Pendapat mengenai kepastian hukum dikemukakan pula oleh Jan M. Otto sebagaimana dikutip oleh Sidharta²⁵ (2006 : 85), yaitu bahwa kepastian hukum dalam situasi tertentu mensyaratkan sebagai berikut:

- 1) *Tersedia aturan-aturan hukum yang jelas atau jernih, konsisten dan mudah diperoleh (accessible), yang diterbitkan oleh kekuasaan negara;*
- 2) *Bahwa instansi-instansi penguasa (pemerintahan) menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya;*
- 3) *Bahwa mayoritas warga pada prinsipnya menyetujui muatan isi dan karena itu menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturan-aturan tersebut;*

²⁵ Sidharta, 2006, Karakteristik Penalaran Hukum Dalam Konteks Keindonesiaan, Bandung: Alumni, hal. 85

- 4) *Bahwa hakim-hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpihak menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa hukum; dan*
- 5) *Bahwa keputusan peradilan secara konkrit dilaksanakan.*

Kelima syarat yang dikemukakan Jan M. Otto tersebut menunjukkan bahwa kepastian hukum dapat dicapai jika substansi hukumnya sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Aturan hukum yang mampu menciptakan kepastian hukum adalah hukum yang lahir dari dan mencerminkan budaya masyarakat. Kepastian hukum yang seperti inilah yang disebut dengan kepastian hukum yang sebenarnya (*realistic legal certainty*), yaitu mensyaratkan adanya keharmonisan antara negara dengan rakyat dalam berorientasi dan memahami sistem hukum.

Menurut Sudikno Mertokusumo²⁶, kepastian hukum adalah jaminan bahwa hukum dijalankan, bahwa yang berhak menurut hukum dapat memperoleh haknya dan bahwa putusan dapat dilaksanakan. Walaupun kepastian hukum erat kaitannya dengan keadilan, namun hukum tidak identik dengan keadilan. Hukum bersifat umum, mengikat setiap orang, bersifat menyamaratakan, sedangkan keadilan bersifat subyektif, individualistis, dan tidak menyamaratakan.

²⁶ Sudikno Mertokusumo, 2007, *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, hal.160

Kepastian hukum merupakan pelaksanaan hukum sesuai dengan bunyinya sehingga masyarakat dapat memastikan bahwa hukum dilaksanakan. Dalam memahami nilai kepastian hukum yang harus diperhatikan adalah bahwa nilai itu mempunyai relasi yang erat dengan instrumen hukum yang positif dan peranan negara dalam mengaktualisasikannya pada hukum positif.²⁷

Nusrhasan Ismail²⁸ berpendapat bahwa penciptaan kepastian hukum dalam peraturan perundang-undangan memerlukan persyaratan yang berkenaan dengan struktur internal dari norma hukum itu sendiri.

Persyaratan internal tersebut adalah sebagai berikut : Pertama, kejelasan konsep yang digunakan. Norma hukum berisi deskripsi mengenai perilaku tertentu yang kemudian disatukan ke dalam konsep tertentu pula. Kedua, kejelasan hirarki kewenangan dari lembaga pembentuk peraturan perundang-undangan. Kejelasan hirarki ini penting karena menyangkut sah atau tidak dan mengikat atau tidaknya peraturan perundang-undangan yang dibuatnya. Kejelasan hirarki akan memberi arahan pembentuk hukum yang mempunyai kewenangan untuk membentuk suatu peraturan perundang-undangan tertentu. Ketiga, adanya konsistensi norma hukum perundang-

²⁷ Manullang, E. Fernando M., 2007, Menggapai Hukum Berkeadilan Tinjauan Hukum Kodrat dan Antinomi Nilai, Buku Kompas, Jakarta, hal.95

²⁸ Nurhasanah Ismail, Perkembangan Hukum Pertanahan Pendekatan Ekonomi Politik, (Yogyakarta: Universitas Gajah Mada), hal. 39.

undangan. Artinya ketentuan-ketentuan dari sejumlah peraturan perundang-undangan yang terkait dengan satu subyek tertentu tidak saling bertentangan antara satu dengan yang lain.

Kepastian hukum menghendaki adanya upaya pengaturan hukum dalam perundang-undangan yang dibuat oleh pihak yang berwenang dan berwibawa, sehingga aturan-aturan itu memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati.

Lon Fuller dalam bukunya *the Morality of Law*²⁹ mengajukan 8 (delapan) asas yang harus dipenuhi oleh hukum, yang apabila tidak terpenuhi, maka hukum akan gagal untuk disebut sebagai hukum, atau dengan kata lain harus terdapat kepastian hukum. Kedelapan asas tersebut adalah sebagai berikut:³⁰

- 1) *Suatu sistem hukum yang terdiri dari peraturan-peraturan, tidak berdasarkan putusan-putusan sesat untuk hal-hal tertentu;*
- 2) *Peraturan tersebut diumumkan kepada publik;*
- 3) *Tidak berlaku surut, karena akan merusak integritas sistem;*
- 4) *Dibuat dalam rumusan yang dimengerti oleh umum;*
- 5) *Tidak boleh ada peraturan yang saling bertentangan;*

²⁹ Lon Fuller, 1971, *The Morality of Law*, New Haven, Conn: Yale University Press, hal 54-58

³⁰ Ibid

- 6) *Tidak boleh menuntut suatu tindakan yang melebihi apa yang bisa dilakukan;*
- 7) *Tidak boleh sering diubah-ubah;*
- 8) *Harus ada kesesuaian antara peraturan dan pelaksanaan sehari-hari.*

Pendapat Lon Fuller di atas dapat dikatakan bahwa harus ada kepastian antara peraturan dan pelaksanaannya, dengan demikian sudah memasuki ranah aksi, perilaku, dan faktor-faktor yang mempengaruhi bagaimana hukum positif dijalankan.

Dari uraian-uraian mengenai kepastian hukum di atas, maka kepastian dapat mengandung beberapa arti, yakni adanya kejelasan, tidak menimbulkan multitafsir, tidak menimbulkan kontradiktif, dan dapat dilaksanakan. Hukum harus berlaku tegas di dalam masyarakat, mengandung keterbukaan sehingga siapapun dapat memahami makna atas suatu ketentuan hukum. Hukum yang satu dengan yang lain tidak boleh kontradiktif sehingga tidak menjadi sumber keraguan. Kepastian hukum menjadi perangkat hukum suatu negara yang mengandung kejelasan, tidak menimbulkan multitafsir, tidak menimbulkan kontradiktif, serta dapat dilaksanakan, yang mampu menjamin hak dan kewajiban setiap warga negara sesuai dengan budaya masyarakat yang ada.

G. Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini terdiri atas:

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis yaitu pendekatan penelitian hukum yang menggunakan norma-norma atau peraturan yang mengikat untuk mempelajari bagaimana hukum beroperasi dalam masyarakat. Pendekatan ini bertolak dari paradigma ilmu empiris dan bertujuan untuk memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan terjun langsung ke objeknya.³¹

2. Tipe Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan dalam menyelesaikan tesis ini adalah metode penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka (data sekunder) atau penelitian hukum perpustakaan³².

3. Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah data data sekunder. Sedangkan data sekunder berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, dan bahan hokum tersier.

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;

³¹ Peter Mahmud Marzuki, 2010, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada, hlm. 35.

³² Ediwarman, 2010, *Monograf, Metodologi Penelitian Hukum*, Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, hlm. 24.

- b. Perma No. 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas;

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Bahan hukum sekunder merupakan pendapat hukum dan non hukum yang diperoleh dari buku, dokumen, kamus hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia dan internet. Bahan hukum sekunder untuk melengkapi bahan hukum primer yang berhubungan dengan konstruksi sosial terhadap perilaku pelanggaran lalu lintas remaja di wilayah hukum Polda Sumatera Utara.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang merupakan pelengkap yang sifatnya memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier dalam penelitian ini merupakan hasil observasi di wilayah hukum Polda Sumatera Utara.

4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan menggunakan data primer (lapangan) dan sekunder yang berupa studi dokumen, yaitu untuk menemukan bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan, putusan dan bahan hukum sekunder berupa pendapat hukum dari buku-buku, jurnal, artikel di website dan dokumen lainnya yang berkaitan dengan penerapan kebijakan

zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.

5. Metode Analisis Data

Metode analisa yang digunakan adalah metode kualitatif, adalah suatu cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif analisis, yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan dan juga perilakunya yang nyata diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh³³.

H. Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan, yang menguraikan tentang Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Konseptual, Metode Penelitian dan Sistematika Penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka, yang menguraikan tentang penerapan kebijakan, zero over dimension dan over loading, tinjauan yuridis, kepolisian, dan tindak pidana lalu lintas dalam perspektif hukum Islam.

Bab III Hasil Penelitian dan Pembahasan yang menguraikan penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara, dan kendala dan solusi penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading tinjauan yuridis di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara.

³³ *Ibid.*

Bab IV Penutup yang merupakan bab terakhir yang berisi mengenai Simpulan dan Saran-Saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penerapan Kebijakan

Masalah penanggulangan kejahatan di masyarakat, tentunya tidak dapat dipisahkan dari konteks pembicaraan mengenai kebijakan penal. Kebijakan penal (penal policy) dapat diartikan sebagai usaha yang rasional untuk menanggulangi kejahatan dengan menggunakan sarana hukum pidana.³⁴ Istilah kebijakan penal mempunyai pengertian yang sama dengan istilah kebijakan hukum pidana (criminal law policy) dan politik hukum pidana (strafrechtspolitik). Oleh karena itu, penggunaan ketiga istilah tersebut dalam bidang pemikiran mengandung arti yang sama.³⁵

Usaha yang rasional untuk mengendalikan atau menanggulangi kejahatan (politik kriminal) sudah barang tentu tidak hanya menggunakan sarana “penal” (hukum pidana), tetapi dapat juga menggunakan sarana-sarana “non-penal”.³⁶ Usaha penanggulangan kejahatan secara penal, yang dilakukan melalui langkah-langkah perumusan norma-norma hukum pidana, yang di dalamnya terkandung unsur-unsur substantif, struktural dan kultural masyarakat tempat

³⁴ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, (Bandung: Citra Aditya Bhakti, 1996), hlm. 29.

³⁵ Salman Luthan, *Kebijakan Kriminalisasi di Bidang Keuangan*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2014), hlm. 14

³⁶ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, (Bandung: Alumni, 2010), hlm 158.

sistem hukum hukum tersebut diberlakukan. Usaha penanggulangan kejahatan melalui sarana penal tersebut dalam operasionalnya dijalankan melalui suatu sistem peradilan pidana yang di dalamnya bergerak secara harmonis dari subsistem-subsistem pendukungnya yakni Kepolisian, Kejaksaan, KPK, Pengadilan, Lembaga Pemasyarakatan serta Advokat. Kebijakan kriminalisasi merupakan suatu kebijakan dalam menetapkan suatu perbuatan yang semula bukan tindak pidana (tidak dipidana) menjadi suatu tindak pidana (perbuatan yang dapat dipidana). Jadi hakikatnya kebijakan kriminalisasi merupakan bagian dari kebijakan kriminal (criminal policy) dengan menggunakan sarana hukum pidana (penal) sehingga termasuk bagian dari kebijakan hukum pidana (penal policy).³⁷

Pada hakikatnya, kebijakan penal bukan semata-mata pekerjaan teknik perundang-undangan yang dapat dilakukan secara yuridis normatif dan sistematis-dogmatik, tapi juga memerlukan pendekatan yuridis faktual yang dapat berupa pendekatan sosiologis, historis dan komparatif. Di samping itu, kebijakan penal juga membutuhkan pendekatan komprehensif dari berbagai disiplin sosial lainnya dan pendekatan integral yang sejalan dengan kebijakan sosial atau kebijakan pembangunan nasional.³⁸ Pengertian kebijakan atau

³⁷ Barda Nawawi Arief, *Tindak Pidana Mayantara Perkembangan Kajian Cyber Crime di Indonesia*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2006), hlm. 20.

³⁸ Muladi, "Proyeksi Hukum Pidana Materiil Indonesia Pada Masa Depan", *Pidato Pengukuhan Guru Besar*, (Semarang: Universitas Diponegoro, 1991), hlm. 6.

politik hukum pidana dapat dilihat dari politik hukum maupun dari politik kriminal.

Menurut Sudarto, Politik Hukum adalah

1. Usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat.³⁹
2. Kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk apa yang dicita-citakan.⁴⁰

Usaha dan kebijakan untuk membuat peraturan hukum pidana yang baik pada hakikatnya tidak dapat dilepaskan dari tujuan penanggulangan kejahatan. Dengan perkataan lain, dilihat dari sudut politik kriminal, maka politik hukum pidana identik dengan pengertian “kebijakan penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana”. Usaha penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana pada hakikatnya juga merupakan usaha penegakan hukum (khususnya penegakan hukum pidana). Oleh karena itu, sering pula dikatakan bahwa politik atau kebijakan hukum pidana merupakan bagian pula dari kebijakan penegakan hukum (law enforcement policy). Penggunaan upaya hukum, termasuk hukum pidana, sebagai salah satu upaya mengatasi masalah sosial termasuk dalam

³⁹ Sudarto, Hukum dan Hukum Pidana, (Bandung, Alumni, 1981), hlm. 159

⁴⁰ Sudarto, Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat, (Bandung: Sinar Baru, 1983), hlm. 20.

bidang kebijakan penegakan hukum. Di samping itu, karena tujuannya untuk mencapai kesejahteraan masyarakat pada umumnya, maka kebijakan penegakan hukum inipun termasuk dalam bidang kebijakan sosial, yaitu segala usaha yang rasional untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Sebagai suatu masalah yang termasuk masalah kebijakan, maka penggunaan hukum pidana sebenarnya tidak merupakan suatu keharusan.

Tidak ada kemutlakan dalam bidang kebijakan, karena pada hakikatnya dalam masalah kebijakan orang dihadapkan pada masalah kebijakan penilaian dan pemilihan dari berbagai macam alternatif.⁴¹ Di samping itu, usaha penanggulangan kejahatan lewat pembuatan undang-undang (hukum) pidana hakikatnya juga merupakan bagian integral dari usaha perlindungan masyarakat (social welfare). Oleh karena itu, wajar pulalah apabila kebijakan atau politik hukum pidana juga merupakan bagian integral dari kebijakan politik sosial (social policy). Kebijakan sosial (social policy) dapat diartikan sebagai segala usaha yang rasional untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dan sekaligus mencakup perlindungan masyarakat. Jadi di dalam pengertian “social policy”, sekaligus tercakup di dalamnya “social welfare policy” dan “social defence policy”. Dilihat dari arti luas, kebijakan hukum pidana dapat mencakup ruang

⁴¹ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 1994, hlm 17-18

lingkup kebijakan di bidang hukum pidana materiil, di bidang hukum pidana formil dan di bidang hukum pelaksanaan pidana.⁴²

Pendapat Marc Ancel yang dikutip oleh Barda Nawawi Arief yang menyebutkan bahwa "penal policy" adalah suatu ilmu sekaligus seni yang pada akhirnya mempunyai tujuan praktis untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik dan untuk memberi pedoman tidak hanya kepada pembuat undang-undang, tetapi juga kepada pengadilan yang menerapkan undang-undang dan juga kepada para penyelenggara atau pelaksana Putusan Pengadilan.⁴³ Selanjutnya dinyatakan olehnya⁴⁴ "Di antara studi mengenai faktor-faktor kriminologis di satu pihak dan studi mengenai teknik perundang-undangan di lain pihak, ada tempat bagi suatu ilmu pengetahuan yang mengamati dan menyelidiki fenomena legislatif dan bagi suatu seni yang rasional, di mana para sarjana dan praktisi, para ahli kriminologi dan sarjana hukum dapat bekerja sama tidak sebagai pihak yang saling berlawanan atau saling berselisih, tetapi sebagai kawan sekerja yang terikat di dalam tugas bersama, yaitu terutama untuk menghasilkan suatu kebijakan pidana yang realistik, dan berpikiran maju (progresif) lagi sehat".

"(Between the study of criminological factors on the one hand, and the legal

⁴² Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008), hlm 28.

⁴³ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai* op. cit, hlm 23

⁴⁴ Barda Nawawi Arief, loc.cit

technique on the other, there is room for a science which observes legislative phenomenon and for a rational art within which scholar and practitioners, criminologist and lawyers can come together, not as antagonists or in fratricidal strike, but as fellowworkers engaged in a common task, which is first and foremost to bring into effect a realistic, humane, and healthy progressive penal policy”).

Menurut Barda Nawawi Arief, upaya melakukan pembaharuan hukum pidana (penal reform) pada hakekatnya termasuk bidang "penal policy" yang merupakan bagian dan terkait erat dengan "law enforcement policy", "criminal policy" dan "social policy". Ini berarti, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya :⁴⁵

1. Dilihat dari sudut-sudut pendekatan-kebijakan :

- a. Sebagai bagian dari kebijakan sosial, pembaruan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya untuk mengatasi masalah masalah sosial (termasuk masalah kemanusiaan) dalam rangka mencapai/menunjang tujuan nasional (kesejahteraan masyarakat dan sebagainya).
- b. Sebagai bagian dari kebijakan kriminal, pembaruan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya perlindungan masyarakat (khususnya upaya penanggulangan kejahatan).

⁴⁵ Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai ... op.cit, hlm 29

c. Sebagai bagian dari kebijakan penegakan hukum, pembaruan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari kebijakan (upaya rasional) untuk memperbaharui substansi hukum (legal substance) dalam rangka lebih mengefektifkan penegakan hukum;

2. Dilihat dari sudut pendekatan nilai

Pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan upaya peninjauan dan penilaian kembali ("reorientasi dan reevaluasi") nilai-nilai sosiopolitik, sosiofilosofis dan sosiokultural yang melandasi kebijakan kriminal dan memberi isi terhadap muatan normatif dan substantif hukum pidana yang dicita-citakan. Bukanlah pembaharuan ("reformasi") hukum pidana, apabila orientasi nilai dari hukum pidana yang dicita-citakan (misalnya, KUHP Baru) sama saja dengan orientasi nilai dari hukum pidana lama warisan penjajah (KUHP lama atau WVS).

Kebijakan penal yang bersifat represif, namun sebenarnya juga mengandung unsur preventif, karena dengan adanya ancaman dan penjatuhan pidana terhadap delik diharapkan ada efek pencegahan/penangkal ("deterrent effect") nya. Di samping itu, kebijakan penal tetap diperlukan dalam penanggulangan kejahatan, karena hukum pidana merupakan salah satu sarana kebijakan sosial untuk menyalurkan "ketidaksukaan masyarakat ("social dislike") atau "pencelaan/kebencian sosial" ("social disapproval social abhorrence") yang sekaligus juga diharapkan menjadi sarana "perlindungan

sosial” (“social defence”). Oleh karena itulah sering dikatakan, bahwa “penal policy” merupakan bagian integral dari “social defence policy”.⁴⁶ Hal senada juga dikemukakan oleh Roeslan Saleh, beliau mengemukakan tiga alasan yang cukup panjang mengenai masih diperlukannya pidana dan hukum pidana, adapun intinya sebagai berikut:⁴⁷

- a. Perlu tidaknya hukum pidana tidak terletak pada persoalan tujuan-tujuan yang hendak dicapai, tetapi terletak pada persoalan seberapa jauh untuk mencapai tujuan itu boleh menggunakan paksaan; persoalannya bukan terletak pada hasil yang akan dicapai, tetapi dalam pertimbangan antara nilai dari hasil itu dan nilai dari batas-batas kebebasan pribadi masing masing.
- b. Ada usaha-usaha perbaikan atau perawatan yang tidak mempunyai arti sama sekali bagi si terhukum; dan di samping itu harus tetap ada suatu reaksi atas pelanggaran-pelanggaran norma yang telah dilakukannya itu dan tidaklah dapat dibiarkan begitu saja.
- c. Pengaruh pidana atau hukum pidana bukan semata-mata ditujukan pada si penjahat, tetapi juga untuk mempengaruhi orang yang tidak jahat yaitu warga masyarakat yang menaati norma-norma masyarakat.

Berdasarkan apa yang dikemukakan oleh Barda Nawawi Arief dan Roeslan Saleh, dapat ditarik kesimpulan bahwa penggunaan hukum pidana

⁴⁶ Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan ...* op. cit., hlm 182.

⁴⁷ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-teori ...* op. cit., hlm 153.

dalam menanggulangi kejahatan masih sangat diperlukan pada saat ini, mengingat bahwa hukum pidana selain memiliki sisi represif juga memiliki sisi preventif untuk mencegah agar masyarakat yang taat pada hukum tidak ikut melakukan atau akan berfikir dua kali jika ingin melakukan kejahatan. Pencegahan dan penanggulangan kejahatan dengan sarana “penal” merupakan “penal policy” atau “penal law enforcement policy” yang fungsionalisasi/operasionalisasinya melalui beberapa tahap:⁴⁸

1. Tahap formulasi (kebijakan legislatif);
2. Tahap aplikasi (kebijakan yudikatif);
3. Tahap eksekusi (kebijakan eksekutif).

Dengan adanya tahap formulasi maka upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan bukan hanya tugas aparat penegak/penerap hukum, tetapi juga aparat pembuat hukum; bahkan kebijakan legislatif merupakan tahap paling strategis dari penal policy. Karena itu, kesalahan/kelemahan kebijakan legislatif merupakan kesalahan strategis yang dapat menjadi penghambat upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan pada tahap aplikasi dan eksekusi. Kebijakan hukum pidana (penal policy) pada hakikatnya juga merupakan kebijakan penegakan hukum pidana. Kebijakan penegakan hukum pidana merupakan serangkaian proses yang terdiri dari tiga tahap kebijakan. Pertama, tahap kebijakan formulatif atau tahap kebijakan legislatif, yaitu tahap

⁴⁸ Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan ...*, op. cit., hlm 78-79.

penyusunan/perumusan hukum pidana. Tahap kedua, tahap kebijakan yudikatif/aplikatif, yaitu tahap penerapan hukum pidana. Tahap ketiga, tahap kebijakan administrasi/eksekutif yaitu tahap pelaksanaan/eksekusi hukum pidana. M. Cherif Bassiouni menyebut ketiga tahap itu dengan istilah: tahap formulasi (proses legislatif), tahap aplikasi (proses peradilan) dan tahap eksekusi (proses administrasi). Tahap pertama (kebijakan legislatif) yang merupakan bagian dari kajian penelitian penulis saat ini ialah merupakan tahap penegakan hukum “in abstracto”, sedangkan tahap kedua dan ketiga (tahap kebijakan yudikatif dan eksekutif) merupakan tahap penegakan hukum “in concreto”. Ketiga tahap kebijakan penegakan hukum pidana tersebut di atas mengandung tiga kekuasaan atau kewenangan legislatif yang merumuskan atau menetapkan perbuatan sebagai perbuatan yang dapat dipidana (tindak pidana) dan sanksi pidananya, kekuasaan/kewenangan aplikasi hukum oleh aparat penegak hukum, dan kekuasaan/kewenangan mengeksekusi atau melaksanakan hukum secara konkret oleh aparat/badan yang berwenang.

Ketiga kekuasaan/kewenangan ini mirip dengan istilah yang digunakan Masaki Hamano sewaktu menguraikan ruang lingkup yurisdiksi.⁴⁹ Menurutnya, secara tradisional ada tiga kategori yurisdiksi, yaitu yurisdiksi legislatif (legislative jurisdiction), yurisdiksi judicial (“judicial jurisdiction”) dan yurisdiksi eksekutif (“executive jurisdiction). Istilah yurisdiksi yang

⁴⁹ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Formulasi ...*, op. cit., hlm 10.

dikemukakan oleh Masako Hamano ini mirip dengan yang digunakan oleh Jonathan Clough, yaitu Prescriptive jurisdiction, Adjudicative Jurisdiction, and Enforcement jurisdiction.⁵⁰

Pada tahap kebijakan legislatif ditetapkan sistem pemidanaan, pada hakikatnya sistem pemidanaan itu merupakan sistem kewenangan/kekuasaan menjatuhkan pidana. Patut dicatat bahwa pengertian “pidana” tidak hanya dapat dilihat dalam arti sempit/formal, tetapi juga dilihat dalam arti luas/material. Dalam arti sempit/formal, penjatuhan pidana berarti kewenangan menjatuhkan/mengenaikan sanksi pidana menurut undang-undang oleh pejabat yang berwenang (hakim). Dalam arti luas/material, penjatuhan pidana merupakan suatu mata rantai proses tindakan hukum dari pejabat yang berwenang, mulai dari proses penyidikan, penuntutan sampai pada putusan pidana dijatuhkan oleh pengadilan dan dilaksanakan oleh aparat pelaksana pidana.⁵¹ Dilihat dari pengertian pidana dalam arti luas itu sebagai suatu proses maka “kewenangan penyidikan” pada hakikatnya merupakan bagian juga dari “kewenangan pemidanaan”.

B. Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading

Transportasi berasal dari kata transportation, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan atau pengangkutan adalah alat bantu perpindahan

⁵⁰ Ibid

⁵¹ Barda Nawawi Arief, Beberapa Aspek ... , op. cit., hlm 30.

manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ketempat tujuan dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin.⁵² Transportasi mendukung pelaksanaan pembangunan dalam bentuk penyebaran permintaan pembangunan, kapasitas pembangunan dan distribusi hasil pembangunan di berbagai tempat di berbagai pelosok tanah air. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Didalam transportasi terdapat lima unsur pokok yaitu;

- 1) Manusia, yang membutuhkan
- 2) Barang, yang dibutuhkan
- 3) Kendaraan, sebagai alat angkutan
- 4) Jalan, sebagai prasarana angkutan, dan
- 5) Organisasi, yaitu pengelola angkutan.⁵³

Angkutan dapat diklasifikasikan menurut macam/jenis (types of transportation) yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dan dari sudut teknis serta alat angkutnya.

- 1) Dari segi barang yang diangkut: a. Angkutan umum (passenger) b. Angkutan barang (goods) c. Angkutan pos (mail)

⁵² Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung, Citra Aditya Bhakti, 1998, Hlm. 7.

⁵³ Dony Purnomo, Unsur-Unsur Dasar Transportasi, <http://pinterdw.blogspot.com/2012/02/unsur-unsur-dasar-transportasi.html>, diakses pada 20 Juni 2024

2) Dari sudut geografis:

- a. Angkutan antar benua/kontinental
- b. Angkutan antar pulau
- c. Angkutan antar kota
- d. Angkutan antar daerah
- e. Angkutan di dalam kota⁵⁴

Salah satu isu yang sering menjadi perbincangan hangat saat ini adalah adanya kendaraan angkutan barang yang melanggar peraturan mengenai dimensi dan muatan kendaraan atau kendaraan kelebihan muatan adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik (modifikasi) dan kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan, yang sering dikenal dengan istilah Over Dimension Over Loading (ODOL)⁵⁵ Over Dimension dan Over Loading merupakan kondisi dimana muatan kendaraan melebihi batas yang diperbolehkan, yang dilakukan oleh pengusaha untuk mengurangi biaya pengiriman barang dengan memuat lebih banyak muatan dalam suatu perjalanan. Pengemudi kendaraan yang kelebihan muatan biasanya mengalami peningkatan kecepatan saat jalan menurun, penurunan kecepatan saat jalan menanjak dan membutuhkan jarak pengereman yang lebih panjang, sehingga

⁵⁴ Hery Gunawan, Pengantar Transportasi dan Logistik, Jakarta, Raja Grafindo, 2014, Hlm.1.

⁵⁵ Dinas Perhubungan, Overdimensi dan Overload, <https://dishub.garutkab.go.id/news/post/overdimensi-dan-overload-odol>, diakses pada 20 Juni 2024

cenderung kontrol dalam menyetir berkurang yang bisa menyebabkan kendaraan mudah terbalik dan pengendalian berkendara cenderung berkurang. Hal ini jelas menimbulkan dampak negatif di jalan raya, antara lain:

- 1) Insfrastruktur jalan cepat rusak.
- 2) Laju kendaraan lain menjadi lambat, karena kendaraan lain, harus menyesuaikan kecepatan kendaraanya dengan kendaraan over dimension dan over loading (ODOL) yang lambat.
- 3) Waktu tempuh perjalanan menjadi lama, boros bahan bakar minyak dan polusi udara semakin parah.
- 4) Menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh underspeed, pecah ban, maupun rem blong.⁵⁶

Terdapat beberapa faktor yang terjadi akibat kendaran bermuatan lebih yang menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan antara lain:

1. Faktor yang mempengaruhi kerusakan jalan pada bentuk lahan perbukitan kapur adalah faktor kondisi tonase/kendaraan pengguna jalan yang melebihi batas kelas jalan.
2. Faktor yang mempengaruhi kerusakan jalan pada bentuk lahan adalah faktor kondisi dasar tanah, faktor kelebihan tonase, faktor kerawanan/resiko terhadap banjir dan kondisi drainase air permukaan.

⁵⁶ Dampak Negatif Kendaraan Bermotor Over Dimensi Over Load (ODOL)
<https://dishub.indramayukab.go.id/2022/09/14/edukasi-dampak-negatif-kendaraan-bermotor-over-dimensi-over-load-odol-kepada-pemilik-kendaraan-di-kabupaten-indramayu/>, diakses 26 Juni 2024

3. Faktor kerusakan jalan pada bentuk lahan dataran rendah adalah faktor tanah dasar, faktor tonase/muatan melebihi kelas jalan.⁵⁷

Tidak hanya itu permasalahan ODOL atau pelanggaran Muatan angkutan barang berlebih dan dimensi kendaraan selain memberi dampak buruk terhadap kerusakan infrastruktur jalan, keamanan dan keselamatan lalu lintas juga berdampak pada ekonomi masyarakat khususnya terhadap harga barang kebutuhan pokok.

Disisi lain terkait pengaruh peningkatan biaya transportasi terhadap kenaikan harga kebutuhan barang pokok dan barang penting yang berdampak inflasi.⁵⁸ Sebagian besar kendaraan yang sering mengalami kelebihan muatan adalah kendaraan yang memuat barang, seperti truk. Penyebab utama seringnya dimensi truk yang terlalu besar adalah banyaknya muatan yang diangkut truk tersebut, yang melebihi kapasitas dan ukuran yang dianjurkan. Padahal, dalam kasus truk berukuran besar, pelanggaran tidak hanya kesalahan pengemudi, tetapi pemilik kendaraan juga berperan penting dan juga dapat dimintai pertanggungjawaban atas pelanggaran yang dilakukan. Biasanya kendaraan seperti truk dimiliki oleh suatu instansi atau perusahaan yang bergerak di

⁵⁷ Nuriska Melisyanah dan Sri Murtini, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kerusakan Jalan Berdasarkan Bentuk Lahan Di Kabupaten Lamongan, Jurnal Unesa, No. 2. Vol. 1. Tahun 2012, Hlm.6.

⁵⁸ Lambang Antono, Implementasi Kebijakan Odol Dalam Upaya Meningkatkan Sistem Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Angkutan Barang, Jurnal Ilmiah Multi Disiplin, No.11. Vol. 1. Tahun 2022. Hlm. 6. Humantech.

bidang industri, bisnis, dll yang sangat membutuhkan truk dalam transportasi.⁵⁹ Merujuk pada penjelasan diatas terdapat klasifikasi jumlah berat yang di izinkan truk dan muatan sumbu terberat.⁶⁰

Over dimension merupakan suatu perbuatan yang melanggar hukum atau dilakukan oleh pemilik atau pelaku usaha untuk merubah atau memodifikasi dengan cara menambah, merubah tipe pabrik menjadi tidak standar sesuai SRUT (Surat Registrasi Uji Tipe). Banyaknya pelaku usaha melakukan pelanggaran dengan memodifikasi kendaraan mereka agar menjadi lebih panjang atau tinggi dari ukuran aslinya. Hal ini dilakukan untuk meminimalisir biaya dan waktu perjalanan. Tinggi pelanggaran atau tindakan kejahatan terhadap dimensi kendaraan yaitu modifikasi mesin berupa pemanjangan dan pemendekan chassis (rangka) dengan merubah jarak sumbu dan kontruksi kendaraan terdapat pada pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 yaitu “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 yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud

⁵⁹ Muchtarudin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI, 1981, Hlm. 45.

⁶⁰ Widodo Groho, Klasifikasi Jumlah Berat Yang Di Izinkan Truk Dan Muatan Sumbu Terberat, <https://www.widodopgroho.com/2016/06/jumlah-berat-yang-di-izinkan-truck-dan.html>, diakses pada 20 Juni 2024

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)”. Sedangkan over loading merupakan suatu perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh pengemudi atau pemilik barang untuk mengangkut berat muatan barang yang melebihi kapasitas daya angkut kendaraan yang telah ditetapkan (JBI).

Tingkat kepatuhan aturan dimensi dan tata cara muat kendaraan bermotor sangat rendah. Banyak perusahaan yang melanggar untuk mengurangi waktu perjalanan dan kendaraan yang beroperasi. Hal ini menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan tidak efisien dalam mengurangi waktu perjalanan, dengan kendaraan kelebihan muatan ini, kecepatan yang seharusnya lebih dari 60km menjadi 40km. hal inilah yang menjadi salah satu faktor parahnya kemacetan dan kerusakan jalan. Penindakan over dimension dan over loading untuk kendaraan yang kedapatan membawa beban muatan berlebih di tekankan agar mengurangi bebannya sehingga mengurangi beban jalan yang sekarang kondisinya sudah rusak, sedangkan untuk kendaraan yang kedapatan memodifikasi menjadi lebih panjang atau tinggi dari ukuran aslinya dilakukan penyemprotan cat atau memberi tanda/symbol pada badan atau bak kendaraan tersebut.

C. Tinjauan Yuridis

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, pengertian tinjauan adalah mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki, mempelajari, dan sebagainya).⁶¹ Menurut Kamus Hukum, kata yuridis berasal dari kata Yuridisch yang berarti menurut hukum atau dari segi hukum.⁶² Dapat disimpulkan tinjauan yuridis berarti mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), suatu pandangan atau pendapat dari segi hukum. Tinjauan adalah kegiatan merangkum sejumlah data besar yang masih mentah kemudian mengelompokan atau memisahkan komponen komponen serta bagian-bagian yang relevan untuk kemudian mengkaitkan data yang dihimpun untuk menjawab permasalahan. Tinjauan merupakan usaha untuk menggambarkan pola-pola secara konsisten dalam data sehingga hasil analisis dapat dipelajari dan diterjemahkan dan memiliki arti.⁶³

Sedangkan yuridis adalah semua hal yang mempunyai arti hukum yang diakui sah oleh pemerintah. Aturan ini bersifat baku dan mengikat semua orang di wilayah dimana hukum tersebut berlaku, sehingga jika ada orang yang melanggar hukum tersebut bisa dikenai hukuman. Yuridis merupakan suatu

⁶¹ Departemen Pendidikan Nasional, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pusat Bahasa (EdisiKeempat), (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2012), hlm. 1470.

⁶² M. Marwan dan Jimmy P, Kamus Hukum, (Surabaya: Reality Publisher 2009), hlm 651.

⁶³ Surayin, Analisis Kamus Umum Bahasa Indonesia, (Bandung: Yrama Widya 2005), hlm.,

kaidah yang dianggap hukum atau dimata hukum dibenarkan keberlakuannya, baik yang berupa peraturan peraturan, kebiasaan, etika bahkan moral yang menjadi dasar penilaiannya. Dalam penelitian ini yang dimaksud oleh penulis sebagai tinjauan yuridis adalah kegiatan untuk mencari dan memecah komponen-komponen dari suatu permasalahan untuk dikaji lebih dalam serta kemudian menghubungkannya dengan hukum, kaidah hukum serta norma hukum yang berlaku sebagai pemecahan permasalahannya.⁶⁴ Tujuan kegiatan tinjauan yuridis yaitu untuk membentuk pola pikir dalam pemecahan suatu permasalahan yang sesuai dengan hukum khususnya mengenai masalah kekerasan fisik yang menyebabkan kematian.

Tinjauan adalah kegiatan merangkum sejumlah data besar yang masih mentah kemudian mengelompokan atau memisahkan komponen-komponen serta bagian-bagian yang relevan untuk kemudian mengkaitkan data yang dihimpun untuk menjawab permasalahan. Tinjauan merupakan usaha untuk menggambarkan pola-pola secara konsisten dalam data sehingga hasil analisis dapat dipelajari dan diterjemahkan dan memiliki arti.⁶⁵ Sedangkan yuridis adalah semua hal yang mempunyai arti hukum yang diakui sah oleh pemerintah. Aturan ini bersifat baku dan mengikat semua orang di wilayah dimana hukum tersebut berlaku, sehingga jika ada orang yang melanggar

⁶⁴ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, (Bandung, Mandar Maju 2008), hal.83-88

⁶⁵ Surayin, *Analisis Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Yrama Widya, Bandung, 2013, hlm. 10

penilaiannya.⁶⁶ hukum tersebut bisa dikenai hukuman. Yuridis merupakan suatu kaidah yang dianggap hukum atau dimata hukum dibenarkan keberlakuannya, baik yang berupa peraturan-peraturan, kebiasaan, etika bahkan moral yang menjadi dasar Menurut Kamus Hukum, kata yuridis berasal dari kata Yuridisch yang berarti menurut hukum atau dari segi hukum. Dapat disimpulkan tinjauan yuridis berarti mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), suatu pandangan atau pendapat dari segi hukum.⁶⁷

Pengertian Tinjauan Yuridis menurut hukum pidana, adalah dapat disamakan dengan mengkaji hukum pidana materil yang artinya kegiatan pemeriksaan yang teliti terhadap semua ketentuan dan peraturan yang menunjukkan tentang tindakan - tindakan mana yang dapat dihukum, delik apa yang terjadi, unsur - unsur tindak pidana terpenuhi, serta siapa pelaku yang dapat dipertanggung jawabkan terhadap tindak pidana tersebut dan pidana yang dijatuhkan terhadap pelaku tindak pidana.

D. Kepolisian

Kepolisian Negara Republik Indonesia, adalah salah satu instansi pemerintah yang bertugas sebagai ujung tombak penegakan hukum di Indonesia. Tugas yang

⁶⁶ Ramadhan, Unsur-Unsur Hukum_ <http://www.pengertianartidefinisi.com/2015/10/pengertian-hukum-yuridis>, Kabanjahe, diakses pada tanggal 20 Juni 2024

⁶⁷ Pengertian Tinjauan Yuridis_ <http://infopengertian.biz/pengertian-yuridis-da-penerapannya-di-masyarakat.html>, Kabanjahe, diakses pada tanggal 20 Juni 2024

diemban ini tidaklah ringan karena akan berhadapan dengan masyarakat. Penegakan hukum, bukan saja masyarakat harus sadar hukum dan taat hukum, tetapi lebih bermakna pada pelaksanaan hukum sebagaimana mestinya dan bagi yang melanggar harus pula ditindak menurut prosedur dan ketentuan hukum yang berlaku.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Indonesia, bila dikaji secara mendalam ternyata berisi harapan-harapan, yang diarahkan pada hal-hal sebagai berikut :

- a. Terwujudnya aparatur kepolisian yang mandiri, berkualitas dan profesional.
- b. Terlaksana tugas dan tanggung jawab kepolisian dengan baik, benar dan berkualitas, dengan mengedepankan keadilan, kepolisian hukum dan hak-hak azasi manusia.
- c. Terwujudnya ketertiban, keamanan, kedamaian dalam masyarakat, melalui peningkatan kesadaran hukum, ketaatan terhadap hukum dan penegakan hukum sebagaimana mestinya.

Hukum sebagai suatu bentuk peraturan yang bersifat mengikat setiap tingkah laku masyarakat, memerlukan suatu kepedulian masyarakat agar setiap tingkah laku dan perbuatan baik dalam suatu badan organisasi, pemerintahan, maupun dalam kehidupan sehari-hari hendaknya setiap tingkah laku selalu dibatasi oleh suatu aturan agar tercipta suatu keamanan dan ketertiban. Polisi sebagai penegak hukum yang bertugas memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum,

memelihara keselamatan negara serta memelihara keselamatan orang, benda dan masyarakat termasuk memberi perlindungan dan pertolongan dan memberi serta mengusahakan ketaatan warga negara dan masyarakat terhadap segala bentuk-bentuk peraturan.

Kepolisian adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi. Demikian dinyatakan dalam Undang-undang RI Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI. Fungsi kepolisian merupakan salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat (Pasal 2). Kepolisian bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat serta terbinanya ketenteraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia (Pasal 4).

Fungsi dan tujuan kepolisian semacam itu kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam tugas pokok kepolisian yang meliputi:

- (1) memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat
- (2) menegakkan hukum dan
- (3) memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat (Pasal 13).

Dalam melaksanakan tugas pokoknya tersebut, Pasal 14 menyatakan,

kepolisian bertugas untuk:

- (a) melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan
- (b) menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan
- (c) membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan
- (d) turut serta dalam pembinaan hukum nasional
- (e) memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum
- (f) melakukan koordinasi, pengawasan dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;
- (g) melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang undangan lainnya;
- (h) menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
- (i) melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
- (j) melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani

oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;

- (k) memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian;
- (l) melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang undangan.

Selanjutnya Pasal 15 menjelaskan bahwa dalam menjalankan tugasnya tersebut kepolisian berwenang untuk:

- (a) menerima laporan dan/atau pengaduan;
- (b) membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
- (c) mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- (d) mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
- (e) mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;
- (f) melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- (g) melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
- (h) mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
- (i) mencari keterangan dan barang bukti;
- (j) menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional;
- (k) mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam

rangka pelayanan masyarakat;

- (l) memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;
- (m) menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

Berikut adalah fungsi dan tugas satuan di Kepolisian:

a. Tugas dan fungsi Sat. Sabhara (Satuan Samapta Bhayangkara)

Sat Sabhara adalah unsur pelaksana tugas pokok Polres yang berada dibawah Kapolres. Sat Sabhara bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi Samapta Bhayangkara yang mencakup tugas Polisi umum, yang meliputi pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli termasuk pengamanan kegiatan masyarakat dan obyek vital, pengambilan tindakan pertama ditempat kejadian perkara (TPTKP) penanganan tindak pidana ringan, pengendalian massa dalam rangka pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat.

b. Tugas dan fungsi Sat.Reskrim (Satuan Reserse Kriminal)

Sat Reskrim adalah unsur pelaksana tugas pokok Polres yang berada dibawah Kapolres. Sat Reskrim bertugas menyelenggarakan/membina fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana secara transparan dan akuntabel dengan penerapan SP2HP, memberikan pelayanan dan perlindungan khusus terhadap korban dan peaku anak dan wanita, menyelenggarakan fungsi identifikasi baik untuk kepentingan penyidikan maupun pelayanan umum, menyelenggarakan pembinaan, koordinasi dan pengawasan PPNS baik

dibidang operasional maupun administrasi penyidikan sesuai ketentuan hukum dan per undang-undangan

c. Tugas dan fungsi Sat.Lantas (Satuan Lalu Lintas)

Sat Lantas adalah unsur pelaksana tugas pokok Polres yang berada dibawah Kapolres. Sat Lantas bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi Lalu Lintas Kepolisian yang meliputi pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi/ kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakkan hukum dibidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas

d. Tugas dan fungsi Sat.Intelkam (Satuan Intelejen dan Keamanan)

Sat Intelkam adalah unsur pelaksana tugas pokok Polres yang berada dibawah Kapolres. Sat Intelkam bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi 15 Intelijen bidang keamanan, termasuk perkiraan intelijen, persandian, memberikan pelayanan dalam bentuk surat izin/keterangan yang menyangkut orang asing, senjata api dan bahan peledak, kegiatan sosial politik masyarakat dan surat keterangan catatan kepolisian (SKCK) kepada masyarakat serta melakukan pengamanan, pengawasan terhadap pelaksanaannya.

e. Tugas dan fungsi Sat.Binmas (Satuan Bimbingan Masyarakat)

Sat Binmas adalah unsur pelaksana tugas pokok Polres yang berada dibawah Kapolres. Sat Binmas bertugas menyelenggarakan pembinaan

masyarakat yang meliputi pembinaan teknis Polmas dan kerja sama dengan instansi pemerintah/ lembaga/ organisasi masyarakat, pembinaan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa serta pembinaan kemandirian dan ketertiban masyarakat dalam rangka memberdayakan upaya pencegahan masyarakat terhadap kejahatan serta meningkatkan hubungan sinergitas Polri-masyarakat.

f. Tugas dan fungsi Sat.Tahti (Satuan Perawatan Tahanan dan Barang Bukti)

Sat Reskrim adalah unsur pelaksana tugas pokok Polres yang berada dibawah Kapolres. Sat tahti bertugas menyelenggarakan pelayanan perawatan dan kesehatan tahanan, termasuk pembinaan jasmani dan rohani, serta menerima, menyimpan dan memelihara barang bukti, yang didukung dengan penyelenggaraan administrasi umum yang terkait sesuai bidang tugasnya.

g. Tugas dan fungsi Sat. Resnarkoba (Satuan Reserse Narkotika, Psikotropika dan Obat Berbahaya)

Sat Reskrim adalah unsur pelaksana tugas pokok Polres yang berada dibawah Kapolres. Sat Resnarkoba bertugas menyelenggarakan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana penyalahgunaan narkotika, termasuk penyuluhan dan pembinaan dalam rangka pencegahan dan rehabilitasi korban penyalahgunaan narkotika.

Disisi lain tugas pokok kepolisian yang dimaknai sebagai fungsi utama kepolisian sebagaimana telah dijelaskan di muka, dijalankan tertuju pada terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat yang merupakan salah satu

fungsi pemerintahan. Berpijak pada teori pembagian kekuasaan dan sistem pemerintahan presidensiil, fungsi pemerintahan diselenggarakan oleh lembaga eksekutif yang dipimpin oleh Presiden, sehingga Presiden bertanggungjawab atas penyelenggaraan pemerintahan. Oleh karena itu mengkaji tentang kedudukan kepolisian yang didasarkan pada fungsi utamanya, tidak dapat dipisahkan dengan fungsi utama pemerintah yang dipimpin oleh Presiden. Dikaji dari cara memperoleh wewenang, kewenangan kepolisian diperoleh secara atributif, artinya wewenang tersebut bersumber pada undang-undang, yakni UUD NRI 1945, Undang Undang No. 2 Tahun 2002 dan Peraturan Perundang-undangan lainnya. Philipus M.Hadjon mengatakan, bahwa wewenang atributif artinya wewenangnya bersumber kepada Undang Undang dalam arti materiil.⁶ Hal tersebut sebagai konsekuensi logis dari Negara hukum, supremasi hukum dan pemerintahan yang menganut sistem presidensiil yang harus menempatkan semua lembaga kenegaraan berada di bawah UUD 1945, seperti dikemukakan oleh Soewoto Mulyosudarmo, bahwa konsekuensi dari sistem presidensiil, yaitu sebagai sistem yang menempatkan semua lembaga kenegaraan berada di bawah UUD 1945.⁷ Selain itu dalam sistem pemerintahan presidensiil, Presiden bertanggungjawab atas penyelenggaraan keamanan, ketenteraman dan ketertiban umum.

Kedudukan kepolisian tidak diatur secara jelas dan tegas dalam UUD 1945, lain halnya dengan Angkatan Darat, Angkatan Laut dan Angkatan Udara yang

diatur secara tegas dalam Pasal 10 UUD 1945, yakni “Presiden memegang kekuasaan yang tertinggi atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara”. Akan tetapi ketentuan dalam Pasal 30 ayat (5) UUD 1945 mensyaratkan adanya tindak lanjut pembentukan Undang-Undang yang mengatur tentang susunan dan kedudukan, hubungan kewenangan Polri dalam menjalankan tugasnya. Sehingga konsekuensi logis dari ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD 1945 tersebut dibentuk Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Polri, dimana di dalam Undang-Undang dimaksud lembaga kepolisian diletakkan di bawah Presiden dan bertanggung jawab kepada Presiden. Disamping itu adanya beberapa instrumen hukum yang sebelum lahirnya Undang-undang No. 2 Tahun 2002 telah mengatur tentang kedudukan lembaga Polri di bawah Presiden, seperti Peraturan Presiden No. 89 Tahun 2000 dan Keputusan MPR RI No. VII/MPR/2000 tentang Peran TNI dan Polri. Dilihat dari sejarah perkembangan pemikiran dan upaya untuk memosisikan kepolisian, melalui suatu proses perjuangan dan pertentangan yang serius antar beberapa lembaga yang menginginkan kepolisian berada di bawah lembaganya, seperti Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Kehakiman dan Jaksa Agung. Di dalam teori ketatanegaraan, bagi Negara yang menganut sistem pemerintahan presidensial Negara dipimpin oleh seorang Presiden dalam jabatannya selaku kepala negara dan kepala pemerintahan. Dikaitkan dengan makna kepolisian sebagai “alat negara” sebagaimana disebutkan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, berarti

kepolisian dalam menjalankan wewenangnya berada di bawah Presiden selaku Kepala Negara. Disisi lain fungsi kepolisian yang mengemban salah satu “fungsi pemerintahan” mengandung makna, bahwa pemerintahan yang diselenggarakan oleh Presiden selaku pemegang kekuasaan pemerintahan (eksekutif) mendelegasikan sebagian kekuasaannya kepada kepolisian terutama tugas dan wewenang di bidang keamanan dan ketertiban. Sebagaimana dikatakan oleh Bagir Manan, bahwa Presiden adalah pimpinan tertinggi penyelenggaraan administrasi negara. Penyelenggaraan administrasi negara meliputi lingkup tugas dan wewenang yang sangat luas, yaitu setiap bentuk perbuatan atau kegiatan administrasi yang dikelompokkan ke dalam:

- a. Tugas dan wewenang administrasi di bidang keamanan dan ketertiban umum;
- b. Tugas dan wewenang menyelenggarakan tata usaha pemerintahan mulai dari surat menyurat sampai kepada dokumentasi dan lain-lain;
- c. Tugas dan wewenang administrasi negara di bidang pelayanan;
- d. Tugas dan wewenang administrasi negara di bidang penyelenggaraan kesejahteraan umum.

Di dalam beberapa peraturan perundang-undangan, yakni Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, Pasal 6 ayat (1) Ketetapan MPR RI No.VII/MPR/2000, dan Pasal 5 ayat (1) UU No. 2 Tahun 2002, bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjalankan salah satu fungsi pemerintahan terutama

dibidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat melalui pemberian perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat serta penegakan hukum. Konsekuensi dari menjalankan salah satu fungsi pemerintahan tersebut, maka kedudukan kepolisian berada di bawah Presiden yang secara ketatanegaraan tugas pemerintahan tersebut adalah merupakan tugas lembaga eksekutif yang dikepalai oleh Presiden. Namun demikian perdebatan kedudukan kepolisian di bawah Presiden masih terus berlanjut, untuk memposisikan posisi lembaga kepolisian yang ideal sesuai dengan sistem ketatanegaraan di Indonesia. Sebagai wacana dan pertimbangan dalam menempatkan kepolisian pada kedudukan yang ideal, dikemukakan beberapa pertimbangan, sebagai berikut:

- a. Secara filosofis, bahwa eksistensi fungsi kepolisian telah ada sebelum dibentuknya organ kepolisian, karena fungsi kepolisian melekat pada kehidupan manusia, yakni menciptakan rasa aman, tenteram dan tertib dalam kehidupan sehari-harinya.
- b. Secara teoritis, bahwa kepolisian sebagai alat negara yang menjalankan salah satu fungsi pemerintahan bidang keamanan dan ketertiban masyarakat. Kata “alat negara” dapat dimaknai sebagai sarana negara ini ada tiga, yakni sarana hukum, sarana orang dan sarana kebendaan yang digunakan sebagai pendukung atau penunjang dalam penyelenggaraan suatu negara. Dengan demikian kepolisian sebagai alat negara mengandung arti, bahwa kepolisian merupakan sarana penyelenggaraan negara yang penekanannya pada sumber

daya manusia (orang) yang dalam operasionalnya sangat dipengaruhi dimana lembaga tersebut diposisikan.

- c. Secara yuridis, bahwa wewenang kepolisian diperoleh secara atributif, karena tugas dan wewenang penyelenggaraan kepolisian telah diatur dan bersumber pada konstitusi, yakni di atur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, walaupun tindak lanjutnya perlu di atur dalam undang-undang.

Susunan yang dimaksud dalam bahasan ini adalah jenjang kesatuan yang ada dalam organisasi, bukan struktur organisasi dalam tiap-tiap jenjang. Susunan kepolisian adalah jenjang kesatuan kepolisian dalam menjalankan organisasi kepolisian dari tingkat pusat sampai daerah. Landasan yuridis susunan kepolisian ini di atur dalam Pasal 3 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) Keputusan Presiden No. 70 Tahun 2002 yang substansinya, sebagai berikut:

- a. Organisasi Polri disusun secara berjenjang dari tingkat pusat sampai kewilayahan;
- b. Organisasi Polri tingkat pusat disebut Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia disingkat Mabes Polri;
- c. Organisasi Polri ditingkat kewilayahan disebut Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah disingkat Polda.

E. Overdimension dan Overload Berdasarkan Perpektif Hukum Islam

Menurut pandangan Islam mengenai Hukum Pidana Islam adalah sebuah terjemahan dari fiqih Jinayah. Dimana sumber Hukum Pidana Islam berasal dari Al-quran dan As Sunnah. Yang dimana hukum Pidana Islam sumber hukumnya dan sanksi Pidana yang ditetapkan sudah termuat dan diatur, yang semuanya merujuk kepada suatu Al Quran dan As Sunnah.⁶⁸ Dimana dalam Hukum Pidana Islam memuat sebuah syariat Allah yang isi didalamnya mengenai kemaslahatan manusia untuk kehidupan di dunia maupun di akhirat.

Secara pemahaman garis besar mengenai syariat materiil mengandung sebuah ketentuan maupun kewajiban setiap orang untuk menunaikan dan melaksanakannya. Dimana kewajiban dasar syariat, merupakan suatu kewajiban yang menempatkan Allah SWT sebagai pemilik dan pemegang hak atas segala hal, baik yang terdapat pada diri sendiri maupun pada orang lain. Dimana seseorang atau individu adalah pelaksana atau pelaku dalam menjalankan suatu perintah Allah SWT, yang dimana perintah tersebut ditunaikan demi kemaslahatan diri sendiri dan orang lain.⁶⁹ Dalam suatu Hukum pidana Islam dan Hukum Pidana lainnya memiliki sebuah perbedaan, dimana letak perbedaan tersebut terletak pada pembuat hukum itu sendiri, dimana Hukum pidana Islma dibuat oleh Allah SWT sebagai sang pencipta, sedangkan hukum

⁶⁸ Assadulloh Al Faruq, Hukum dalam Sistem Hukum Islam, Ghalia Indonesia, Bogor, 2009, hlm. 5

⁶⁹ Prof. Dr. Zainuddin Ali, Hukum Pidana Islam, Sinar Grafika, Jakarta, 2007, hlm. 1

Pidana lainnya dibuat oleh manusia atas hasil dari pemikiran dan riset yang telah dilakukan sebelumnya. Dari perbedaan tersebut dapat dilihat bahwa hukum Pidana Islam yang dibuat oleh Allah SWT, atas segala kelebihannya yang mengetahui segala aspek kehidupan manusia dari masa lalu hingga masa yang akan datang. Dalam suatu Hukum pidana Islam terdapat sebuah tujuan yang ingin dicapai dalam syariat hukum pidana Islam, yang dimana tujuan tersebut sebagai berikut : memelihara agama, memelihara jiwa, pikiran serta memelihara harta.⁷⁰ Dimana tindak Pidana dalam Islam disebut sebagai Jarimah, dimana jarimah sendiri mengandung sebuah arti perbuatan buruk, jelek, atau dosa, atau segala perbuatan yang dilarang oleh syara dan di ancam oleh Allah SWT.

Adapun pengertian jarimah menurut Abdul Qadir Audha adalah segala sesuatu perbuatan yang di larang dan meninggalkan suatu perbuatan yang di perintahkan. Adapun jenis jarimah dibedakan menjadi tiga bagian yaitu jarimah hudud, jarimah Qisos-diyat, dan Jarimah ta'zir. Adapun hukuman hadd adalah suatu hukuman yang telah diatur kepasatiannya di dalam Al Quran dan As Sunnah, sedangkan Jarimah ta' zir merupakan suatu jarimah yang hukumannya tidak ditentukan di dalam Al Quran dan As Sunnah, melainkan hukuman dari ta' zir di tentukan oleh penguasa.⁷¹ Pembagian Jarimah jika di

⁷⁰ Mardani, Hukum Pidana Islam, Edisi Pertama, Prenada Media Grup, Jakarta, hlm. 5

⁷¹ Assadulloh Al Faruq, Opcit, hlm. 19

jelaskan dari berat ringannya hukuman dan penentuan hukumnya maka sebagai berikut :

1. Jarimah hudud

Dimana jarimah ini merupakan segala jenis tindak pidana yang telah ditentukan dan ditetapkan bentuk, dan sanksinya oleh Allah SWT di dalam Al Quran, As Sunnah dan Hadist.⁷² Dimana dalam jarimah hudud sanksi yang diterapkan sudah ditakarkan oleh Allah SWT. Adapun sanksi yang sudah ditakarkan dalam jarimah hudud oleh Allah adalah khamar, zina, menuduh zina, mencuri, merampok, membunuh, dan murtad.⁷³

2. Jarimah Qisos dan Diyat Jarimah

Qisos merupakan sebuah jarimah yang penentuan sanksinya sama dengan apa yang dia perbuat atau diperlakukan pada yang melakukan suatu jinayah seperti apa yang ia lakukan. Dalam contohnya jika seseorang melakukan suatu pembunuhan maka sanksi yang didapat adalah dengan dibunuh. Dimana hukuman Qisas bersifat sebagai hak dan bukan sebagai kewajiban, maka dari itu yang dapat melakukan hanya sang korban atau wali dari korban.

Jarimah Diyat merupakan sebuah ganti rugi maupun denda yang diwajibkan terhadap pelaku atas perbuatannya terhadap korbannya yang si

⁷² M Nurul Irfan, Hukum Pidana Islam, Sinar Grafika Jakarta, 2016, hlm, 47

⁷³ Assadulloh Al Faruq, Opcit, hlm 19

pelaku tidak dikenakan sebuah hukuman atau Qisas, dengan membayarkan sejumlah barang atau uang sebagai pengganti dari Hukuman Qisas. Dengan tujuan untuk mencegah timbulnya suatu perbuatan balas dendam oleh korban terhadap Pelaku.⁷⁴

Jarimah Diyat memiliki sebuah dasar hukum yang sudah tertuang di dalam Al Quran Surat An-Nisa ; 92 yang dimana bunyi dan isinya sebagai berikut :

وما كان لمؤمن ان يقتل مؤمنا الا خطاء. ومن قتل مؤمنا خطاء فتحرير بر رقبة مؤمنة ودية مسلمة الى اهله الا ان يصدق و

“Dan tidak layak bagi orang mukmin membunuh seseorang mukmin (yang lain), kecuali karena salah (tidak sengaja), dan barang siapa membunuh seseorang mukmin karena salah, (hendaklah) ia memerdekakan seorang hamba sahaya yang beriman serta membayar diat”.

3. Jarimah Ta' Zir

Merupakan suatu Jarimah yang sanksi maupun hukumnya atau norma dan nash nya ditentukan oleh penguasa di suatu daerah tersebut. Adapun Jarimah Ta' Zir ini sendiri merupakan hukuman yang bukan termasuk ke dalam suatu Jarimah Hudud dan Jarimah Qisos Diyat. Pada Jarimah ini penentuan norma

⁷⁴ Riska Oktavia Lubis, Perlindungan saksi dan Korban menurut Hukum islam dan UU Nomor 31 tahun 2014 tentang perlindungan saksi dan korban, Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, 2017, hlm. 45

dan nashnya tidak tertuang di dalam sebuah Al Quran dan As Sunnah, sehingga pemberian kewenangan terhadap Jarimah ini berada dan diberikan kepada pihak penguasa yang dalam masa sekarang disebut sebagai Hakim, yang bertujuan untuk mengatur tata tertib masyarakat yang didasarkan atas kemaslahatan semua orang.⁷⁵

Pelanggaran Over Dimension Over Load dalam Hukum Pidana Islam termasuk kedalam suatu Jarimah Ta'Zir, karena nash maupun normanya tidak ditentukan di dalam Al Quran dan As Sunnah. Sehingga dalam menentukan sebuah nashnya diberikan kepada penguasa (Hakim) dalam menentukan sebuah nashnya. Jarimah Tak' Zir dalam suatu hukumnya diterapkan kepada dua kejahatan yaitu kejahatan berupa meninggalkan kewajiban, dan atau kejahatan berupa kewajiban melanggar sebuah larangan.⁷⁶

⁷⁵ Marsum, Jinayat Hukum Pidna Islam, bagian penerbitan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 1981, hlm. 8

⁷⁶ Assadulloh Al Faruq, Opcit, hlm. 54

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading: Tinjauan Yuridis Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara

Transportasi merupakan sektor kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Secara umum Lalu lintas memegang peranan penting dalam dua hal, yaitu dalam pembangunan ekonomi dan non ekonomi. Tujuan keuangan misalnya, pertumbuhan pendapatan nasional, perkembangan ekonomi nasional dan mendukung menciptakan kesempatan kerja yang berkualitas bagi masyarakat. Sehubungan dengan tujuan keuangan tadi adapun yang bukan bertujuan untuk keuangan yaitu untuk meningkatkan integritas bangsa serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.⁷⁷ Membahas mengenai transportasi, transportasi berasal dari kata transportation, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin.⁷⁸

⁷⁷ Abbas Salim, Manajemen Transportasi, Jakarta, Raja Grafindo, 2006, Hlm. 2.

⁷⁸ Maringan Masry Symbolon, Dasar-Dasar Administrasi dan Manajemen, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2004, Hlm. 2.

Transportasi merupakan kebutuhan masyarakat untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Hal lain yang tidak kalah pentingnya adalah kebutuhan akan transportasi untuk kebutuhan akan kenyamanan, keamanan dan kelancaran transportasi serta mendukung pelaksanaan pembangunan dalam bentuk penyebaran permintaan pembangunan, kapasitas pembangunan dan distribusi hasil pembangunan di berbagai tempat di berbagai pelosok tanah air. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Lalu lintas dan angkutan jalan yang juga merupakan urat nadi kehidupan ekonomi dan masyarakat.⁷⁹

Transportasi terbagi menjadi transportasi umum, transportasi barang maupun antar wilayah.⁸⁰ Transportasi sendiri dibagi menjadi 3 yaitu transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi sendiri terdapat lima unsur-unsur pokok yaitu:

1. Manusia, yang membutuhkan
2. Barang, yang dibutuhkan
3. Kendaraan, sebagai alat angkutan
4. Jalan, sebagai prasarana angkutan, dan
5. Organisasi, yaitu pengelola angkutan.⁸¹

⁷⁹ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung, Citra Aditya Bhakti, 1998, Hlm. 7.

⁸⁰ Dony Purnomo, Unsur – Unsur Dasar Transportasi, <http://pinterdw.blogspot.com/2012/02/unsur-unsur-dasar-transportasi.html>, diakses pada 21 Juni 2024

⁸¹ Website Pendidikan.co.id, <https://pendidikan.co.id/pengertian-transportasi-unsur-fungsi-manfaat-jenis-dan-contoh/>, diakses pada 21 Juni 2024

Berbicara tentang transportasi Indonesia dahulu memiliki aturan Undang–Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas angkutan jalan namun diubah karena sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas. Dan undang–undang angkutan jalan saat ini yang akhirnya di ganti dengan Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang diundangkan sejak 26 Mei 2009 oleh Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. Angkutan jalan merupakan tempat gerak atau pindah kendaraan, manusia, dan hewan di jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak. Ruang lalu lintas itu sendiri adalah prasarana yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.⁸²

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Dan jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Banyak permasalahan yang terjadi dalam bidang transportasi jalan dan barang. Salah satunya adalah pelanggaran pada angkutan jalan yaitu kendaraan kelebihan muatan dan kelebihan dimensi atau

⁸² 5Website Pendidikan.co.id, <https://pendidikan.co.id/pengertian-transportasi-unsur-fungsi-manfaat-jenis-dan-contoh/>, diakses pada

sering dikenal dengan ODOL (Over Dimension Over Loading) yang masih banyak terjadi secara skala nasional. Istilah Over Loading sendiri merujuk pada situasi di mana sebuah kendaraan bermotor mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.⁸³ Kendaraan seperti truk atau pick-up, seringkali ketahuan membawa muatan dengan dimensi dan berat yang melebihi kapasitas atau aturan yang berlaku. Akibat dari truk ODOL yang melintas di jalan terdapat beragam permasalahan, mulai dari rusaknya fasilitas jalan, laju kendaraan lain yang melambat, hingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.⁸⁴ Berdasarkan data Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri tahun 2022, kendaraan ODOL menjadi akar masalah dari 349 kecelakaan dalam lima tahun terakhir dengan rinciannya.⁸⁵

Tindak pidana over dimensi masih sering terjadi di berbagai daerah di Jawa Tengah. Pihak kepolisian terus menerus berupaya mengatasi kasus tindak pidana overdimensi yang kian marak dari tahun 2020 hingga 2022. Berbagai upaya telah dilakukan untuk mengurangi kasus overdimensi. Pelanggaran overdimensi dan overloading angkutan barang wajib ditindak oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil, tetapi penindakan pelanggaran belum dapat dilakukan disebabkan terbatasnya kondisi prasarana dan sarana, SDM belum memenuhi

⁸³ Apa Itu Truck Odol dan Mengapa Dilarang, <https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/694/apa-itu-truk-odol-dan-mengapa-dilarang>, diakses pada 21 Juni 2024

⁸⁴ Ibid

⁸⁵ Yulius Kristanto, Bahaya Kelebihan Muatan Yuk Kenali Apa Itu ODOL Dan Aturannya, <http://www.seva.id/blog/bahaya-kelebihan-muatan-yuk-kenali-apa-itu-odol-dan-aturannya> 012023-bu/, diakses pada 21 Juni 2024

kualifikasi dan kecukupan jumlah, sistem informasi belum terbangun dan terintegrasi, waktu pelayanan belum sesuai standar serta manajemen operasi UPPKB yang belum tertata.

Lalu lintas merupakan salah satu gerak kendaraan dan jalan masyarakat yang memegang peranan dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Masalah yang dihadapi adalah masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Peristiwa mengenai kecelakaan lalu lintas adalah karena adanya ketidakseimbangan jumlah kendaraan dengan fasilitas jalan yang ada, terutama mengenai perluasan jaringan jalan raya.⁸⁶ Tidak berlebihan semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum disebabkan oleh faktor pengemudi, pejalan kaki, kendaraan, sarana dan prasarana, petugas/ penegak hukum dalam lalu lintas jalan. Faktor kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi dikarenakan Human Error (faktor manusia).

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, ketertiban, keselamatan dan kelancaran Lalu-lintas di jalan umum.

⁸⁶ Soerjono Soekanto, 2017, *Inventarisasi dan Annalisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, Rajawali, Jakarta, hlm.2.

Adapun beberapa tugas dari polisi di bidang Lalu Lintas sebagai berikut :

1) Operatif

a) Memeriksa kecelakaan lalu lintas

Didalam tugas polisi dalam memeriksa kecelakaan lalu lintas sudah diatur dalam Perkap Kapolri. Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Polisi dalam melaksanakan tugasnya yang pertama dengan mendatangi Tempat Kejadian Perkara Kecelakaan(TKP) dengan langsung memberikan pertolongan kepada korban dan selanjutnya melakukan olah TKP. Setelah olah TKP polisi juga harus melaksanakan pengaturan kelancaran arus lalu lintas setelah terjadi kecelakaan dan polisi melakukan tindakan pengamanan barang bukti untuk menjaga keutuhan agar barang bukti tetap terjamin kuantitas dan/atau kualitasnya. Dan sampai dengan yang terakhir melakukan penyidikan dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.

b) Mengatur Lalu Lintas

Polisi memiliki tugas dalam mengatur lalu lintas supaya terciptanya keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran lalu lintas di jalan umum.

Akan tetapi pada saat melaksanakan tugas mengatur lalu lintas dilapangan polisi dapat memberhentikan pengguna kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran yang terlihat, demi menjamin rasa aman dan tertib untuk semua pengguna kendaraan di jalan umum.

c) Menegakkan Hukum Lalu Lintas

Penegakan hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum bidang lalu lintas dan angkutan jalan secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Norma-norma hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan telah diaur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam hal ini polisi sudah menjadi tugas dan tanggung jawab dari polisi dalam menegakkan norma hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan sesuai dengan peraturan yang mengaturnya.

2) Administrative

a) Mengeluarkan Surat Izin Mengemudi

Tugas administrative dari polisi dalam mengeluarkan surat izin mengemudi sudah tertera dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 14 ayat (1) “Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas : menyelenggarakan segala

kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan”.

Dan juga tertera dalam pasal 15 ayat (2) yang berbunyi “Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang : memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor”.⁸⁷

Adapun beberapa fungsi yang harus dilaksanakan dengan melalui kegiatan-kegiatan yang meliputi,

1. Penegakan Hukum Lalu Lintas (Police Traffic Law Enforcement) yang dapat bersifat preventif adalah tindakan kepolisian yang dilakukan oleh petugas lalu lintas maupun polisi umum untuk melakukan tindakan pencegahan, dengan cara mensosialisasikan undang-undang yang telah berlaku, upaya ini sama halnya dengan menanamkan sifat sadar hukum sedari dini.

Dalam upaya preventif polisi menekankan atau memberi bimbingan/arahan kepada pengendara kendaraan bermotor untuk tidak melakukan pelanggaran lalu lintas agar masyarakat tidak melakukan pelanggaran sehingga dapat menurunkan angka kecelakaan, sehingga dapat tercapai harapan keselamatan untuk semua. Sebagai contoh tindakan preventif dengan adanya giat PAM pagi yang dilaksanakan oleh petugas kepolisian lalu lintas akan memberikan rasa takut akan pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara anak mengingat di Kabupaten Semarang sendiri banyak pengendara anak yang sudah

⁸⁷ Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

menggunakan kendaraan bermotor. Jadi dalam upaya preventif kesempatan tersebut ditutup. Adapun cara lain yang dilakukan oleh kepolisian adalah melakukan sosialisasi atau edukasi terkait dengan keselamatan berkendara dengan mengunjungi ke berbagai sekolah-sekolah.

2. Penegakan Hukum Lalu Lintas secara represif adalah tindakan kepolisian yang bersifat pemberian sanksi secara langsung, diwujudkan dengan penindakan secara langsung oleh petugas kepada setiap masyarakat yang melakukan pelanggaran. Misal dalam giat razia yang dilakukan oleh kepolisian jika pengendara tidak membawa atau tidak memiliki surat-surat berkendara maka pengendara tersebut dikenakan sanksi.

Adapun pengendara anak yang kedapatan belum memiliki surat izin mengemudi akan dikenakan sanksi secara langsung oleh petugas yang ada dilapangan. Pemberian sanksi tersebut secara tidak langsung akan membuat para pengendara anak akan merasa jera dan tidak akan lagi mengulangi perbuatan atau pelanggaran tersebut. Pengendara anak sudah seharusnya mengerti akan bahaya yang akan ditimbulkan secara pribadi sanksi yang diberikan oleh petugas kepolisian akan menolongnya agar terhindar dari bahaya yang misal akan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menimpa pengendara anak tersebut yang nantinya akan merugikan masa depan mereka sendiri.

3. Pendidikan Masyarakat tentang Lalu Lintas sesuai dengan pasal 14 ayat (1) huruf C Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik

Indonesia, disebutkan bahwa dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, Kepolisian Republik Indonesia bertugas : membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan.⁸⁸

Selain itu polisi juga harus memberikan pendidikan lalu lintas dimana Pendidikan Lalu Lintas (Dikmas Lantas) adalah segala kegiatan yang meliputi segala usaha untuk menumbuhkan pengertian, dukungan dan keikutsertaan masyarakat aktif dalam usaha menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Masyarakat juga harus dapat menangkap betul dari arahan atau sosialisasi yang diberikan oleh kepolisian karena masyarakat itu sendiri yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum.

Adapun tindakan kepolisian dalam upaya mensosialisasikan tentang keselamatan berkendara yaitu dengan mengadakan Milenial Road Safety Festival yang diadakan beberapa bulan yang lalu, hal seperti ini yang cukup sangat membantu pihak kepolisian dalam mensosialisasikan tentang pentingnya keselamatan berkendara di jalan umum, dengan adanya giat tersebut secara langsung melibatkan masyarakat umum dalam berpartisipasi untuk mengkampanyekan keselamatan berkendara dan menjadikan masyarakat yang

⁸⁸ Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia

paham akan pentingnya keselamatan berkendara juga menjadikan masyarakat sopan dan menghargai sesama pengguna kendaraan lain.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro memberikan pengertian pelanggaran adalah *overtredingen* atau pelanggaran berarti sesuatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum”.⁸⁹ Sedangkan menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politisch-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politisch-on recht* itu merupakan “perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara”. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan “perbuatan yang bertentangan dengan hukum”.⁹⁰

Berbagai pengertian di atas, maka dapat mengambil kesimpulan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan lalu lintas didefinisikan dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 “sebagai gerak

⁸⁹ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung, Refika Aditama, 2014, hlm. 33.

⁹⁰ Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2008, hlm. 41.

kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya”. Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Sebagaimana Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah “perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas”.⁹¹

Pelanggaran yang dimaksud adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu “Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.”

Saat ini masih banyak sekali bentuk–bentuk pelanggaran lalu lintas yang umum terjadi di sekitar kita meliputi:

⁹¹ Ramdlon Naning, Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegakan Hukum Lalu Lintas, Surabaya, Bina Ilmu, 2008, hlm.32.

a. Tidak memakai helm.

Sesuai dengan yang telah diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, dengan jelas telah diatur tentang kewajiban seorang pengendara untuk memakai helm dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) dan dalam undang-undang tersebut tertulis dengan jelas mengenai sanksi jika pengemudi tidak mengenai helm, maka dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

b. Menerobos lampu lalu lintas.

Lampu lalu lintas adalah sebuah komponen yang berperan vital dalam tatanan lalu lintas, tetapi anehnya pelanggaran terhadap lampu lintas ini justru menjadi pelanggaran lalu lintas yang paling sering dilakukan pengguna kendaraan bermotor. Biasanya para pengendara beralasan bahwa mereka sedang terburu buru sehingga nekat menerobos lampu lalu lintas.

c. Tidak membawa surat kelengkapan kendaraan.

Sanksi tilang yang sering dilakukan oleh pihak kepolisian sering terjadi terhadap pengendara dengan alasan bahwa pengendara tersebut tidak membawa surat-surat berkendara seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) atau Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Pelanggaran ini seringkali menjadi pelanggaran lalu lintas yang paling mendominasi ketika tengah dilakukan operasi gabungan lalu lintas.

d. Tidak menyalakan lampu kendaraan.

Sesuai dengan yang telah diatur dalam Pasal 107 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, bahwa pengendara kendaraan bermotor diharuskan untuk menyalakan lampu utama pada kendaraan bermotor yang mereka gunakan di jalan baik itu pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Namun Pelanggaran ini sering terjadi pada di siang hari karena rendahnya tingkat kedisiplinan pengguna jalan.

e. Melanggar rambu lalu lintas.

Pelanggaran rambu lalu lintas sering terjadi. Sudah menjadi kebiasaan untuk parkir di bawah rambu larangan parkir dan berhenti di depan rambu larangan parkir. Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 22, Pasal 287 (1) Tahun 2009, pelanggaran jenis akan ini diancam dengan hukuman pidana berupa penjara paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

f. Tidak memakai Spion.

Pentingnya menggunakan kaca spion saat mengemudi sering diabaikan. Kaca spion, di sisi lain, membantu pengemudi memastikan bahwa kondisi saat ini mengarah ke belokan kendaraan. Hal ini juga membantu untuk meminimalkan terjadinya kecelakaan. Berdasarkan Pasal 2 dan 285 (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi akan didenda atau didenda Rp250.000 (dua ratus lima puluh ribu) jika kendaraan tidak dilengkapi kaca spion.

g. Kelebihan ukuran dan muatan (Over Dimension dan Over Loading).

Hingga saat ini banyak sekali yang kerap kali memodifikasi kendaraan secara berlebihan dengan tujuan agar dapat memuatkan barang dan/atau penumpang menjadi lebih banyak tanpa mengetahui bahwa tindakan tersebut dapat dikatakan sebagai pelanggaran lalu lintas karena kelebihan ukuran atau kapasitas (Over Dimension Over Loading) karena tidak sesuai dengan ketentuan dan dapat mengganggu jalannya arus lalu lintas, membicarakan tentang kelebihan muatan, ini berarti kendaraan yang memiliki muatan berlebihan pengangkutan pada kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan dan standar produksi, pelanggaran tersebut dapat terjadi karena pemilik dari kendaraan membawa beban muatan yang berlebihan pada kendaraan tersebut dan kelebihan muatan ini dapat dikategorikan sebagai tindak pelanggaran pidana karena dampak negatif yang ditimbulkan sangat merugikan banyak pihak. Biasanya, mayoritas 20 kendaraan yang sering mengalami kelebihan muatan adalah kendaraan bermuatan barang seperti Truk dan Pick-up.⁹²

Berikut beberapa faktor penyebab pelanggaran lalu lintas yang marak terjadi di Indonesia yaitu:

⁹² Dinas Perhubungan Buleleng, 10 Pelanggaran Lalu Lintas yang Sering Terjadi, <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/10-pelanggaran-lalu-lintas-paling-sering-terjadi-73>, Diakses pada 21 Juni 2024

1. Minimnya pengetahuan mengenai peraturan, marka, dan rambu lalu lintas tidak semua pengemudi kendaraan paham dan mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas, arti dari marka jalan, serta arti dari rambu-rambu lalu lintas. Hal ini disebabkan bahwa kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari simbol simbol lalu lintas tersebut, ditambah kemungkinan besar pengurusan Surat Izin Mengemudi (SIM) lebih didapat secara instan daripada mengikuti seluruh prosedur yang dianggap berbelit-belit atau memakan waktu agak lama.
2. Kesadaran masyarakat dalam lalu lintas.
Masyarakat di Indonesia yang berpatokan pada undang-undang tetapi masih memiliki tingkat kesadaran yang rendah dalam menaatinya.
3. Kendaraan yang tidak layak atau melebihi ketentuan standar.
4. Anak dibawah umur yang menyikapi orang dewasa dalam melanggar lalu lintas.
Hal ini terlihat biasa tetapi dengan bersamaan anak dengan orang-orang sekitar yang berkendara, anak tersebut bukan tidak bisa disimpulkan dapat mencontoh orang dewasa yang melanggar aturan rambu lalu lintas sehingga anak yang berkendara dapat menjadi potensi banyak pelanggaran lalu lintas terutama tidak adanya Surat Izin Mengemudi atau tidak memakai helm.
5. Kepatuhan masyarakat hanya berpotensi kepada petugas yang berada di lapangan.

Banyak ditemui pengemudi lalu lintas tidak mengindahkan peraturan yang ada dalam undang-undang karena penerapannya yang sudah tertulis hanya dianggap formalitas saja tanpa praktek sesuai kenyataan. Banyak pengemudi hanya mengandalkan rasa takut berkendara jika ada petugas atau kepolisian yang bertugas. Hanya polisi, adanya petugas yang dari Dinas Perhubungan masyarakat tidak takut karena mereka dianggap tak layak untuk menilang

6. Anggapan bahwa memang aturan itu dibuat untuk dilanggar.

Mungkin bukan orang hukum saja yang tahu dan mengerti apa yang diartikan dengan “Aturan dibuat Untuk Dilanggar”. Sungguh ironis masyarakat kita masih sedikit paham untuk apa hukum atau aturan dibuat.

7. Damai adalah kebiasaan dalam penerapan tilang.

Inilah yang paling banyak dijumpai. Ketika begitu banyaknya pengemudi yang ditahan dan ditilang, masyarakat yang melanggar akan mengajukan damai kepada polisi di jalan, bahkan jika tidak damai di jalan bisa juga damai sebelum pengadilan demi mendapatkan surat-surat yang ditahan oleh pihak kepolisian.⁹³

Selain itu banyaknya pelanggaran yang terjadi memiliki dampak yang cukup negatif terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya diantaranya adalah:

⁹³ Rudolf Silaban Indah dan Malau Pase, Tinjauan Yuridis Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Jurnal Rectum, No.1. Vol.3. Tahun 2021 Hlm. 117, Universitas Darma Agung.

1. Tingginya angka kecelakaan di persimpangan atau perempatan maupun di jalan raya.
2. Keselamatan pengendara yang menggunakan jalan menjadi terancam bahkan pejalan kaki yang menyeberang jalan maupun berjalan di trotoar,
3. Kemacetan lalu lintas yang semakin parah dikarenakan para pengendara tidak mematuhi peraturan maupun rambu-rambu lalu lintas,
4. Kebiasaan para pengendara yang melanggar lalu lintas sehingga budaya melanggar peraturan lalu lintas.⁹⁴

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berstatus sebagai undang-undang yang berada di luar kodifikasi KUHP, juga mengatur mengenai langkah-langkah beracara dalam menangani pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang mengarah tentang penyidikan. Selain itu, telah ditentukan juga bahwa penyidikan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh penyidik dari Kepolisian Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan.³⁵

Berikut langkah-langkah beracara dalam menangani pelanggaran lalu lintas berdasarkan Undang-Undang No. 81 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana Pasal 207 yaitu:

- (1) a. Penyidik memberitahukan secara tertulis kepada terdakwa tentang hari, tanggal, jam dan tempat ia harus menghadap sidang pengadilan dan hal

⁹⁴ Dwi Wahyono, Rizki Adi dan Lathifah Hanim, Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Jurnal Penelitian Hukum, No.1. Vol.1. Tahun 2022, hlm. 75 Universitas Islam Sultan Agung.

tersebut dicatat dengan baik oleh penyidik, selanjutnya catatan bersama berkas dikirim ke pengadilan.

b. Perkara dengan acara pemeriksaan tindak pidana ringan yang diterima harus segera disidangkan pada hari sidang itu juga.

(2) a. Hakim yang bersangkutan memerintahkan panitera mencatat dalam buku register semua perkara yang diterimanya.

b. Dalam buku register dimuat nama lengkap, tempat lahir, umur atau tanggal lahir, jenis kelamin, kebangsaan, tempat tinggal, agama dan pekerjaan terdakwa serta apa yang didakwakan kepadanya.

Masalah lalu lintas merupakan hal yang sangat rumit. Keadaan jalan yang semakin padat dengan jumlah lalu lintas yang semakin meningkat tersebut merupakan salah satu penyebabnya.⁹⁵ Misalnya saja pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, kemacetan, kecelakaan, polusi udara, dan lain sebagainya. Perubahan tersebut dapat dilihat dari semakin tingginya angka kepemilikan kendaraan bermotor yang menjadi alat transportasi darat. Angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik, sehingga membuat meningkatnya angka kecelakaan dari tahun ke tahun.

Tahun 2009 Pemerintah mengeluarkan peraturan baru yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini

⁹⁵ Sulastri, Sri Umbang. 2017. "Pengertian Lalu Lintas" dalam Artikel. <http://umbangs.blogspot.com/2012/06/pengertian-lalu-lintas.html>. Hal: 1. Diakses 13 Mei 2023

ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009.

**B. Kendala Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading:
Tinjauan Yuridis Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang
Polda Sumatera Utara**

Peningkatan pelanggaran lalu lintas menjadi tantangan baru bagi pihak Kepolisian untuk mampu menerapkan sanksi yang mendidik namun tetap memiliki efek jera. Salah satu cara untuk menekan pelanggaran adalah dengan melakukan sanksi administrative (tilang) yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Namun yang terjadi selama ini sistem tilang sering disimpangkan oleh oknum sipil dan oknum anggota polisi untuk saling berkompromi agar kepentingan masing-masing bisa tercapai tanpa mengikuti prosedur yang berlaku, sehingga setiap tindakan pelanggaran yang dilakukan masyarakat hanya dicatat dalam surat tilang dan terinfentarisir di divisi Administrasi Tilang kemudian dilakukan sanksi, dan hanya sampai pada tingkat pencatatan akhir, sehingga ketika terjadi pengulangan pelanggaran oleh orang yang sama tidak ada peningkatan sanksi yang berarti. Seharusnya sistem tilang yang dilakukan harus bisa dikelola dengan baik sehingga dalam setiap pelaksanaannya membuahkan efek jera bagi masyarakat pelanggar lalu lintas. Maka sistem informasi setiap pelanggaran oleh para pengendara di jalan raya

harus dapat menjadi dasar penindakan pelanggaran dalam tahapan selanjutnya, artinya informasi pelanggaran yang pernah dilakukan setiap orang harus selalu teridentifikasi oleh setiap anggota polisi yang melakukan tilang. Undang-undang Republik Indonesia Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan menerangkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kemacetan merupakan salah satu dampak negatif dari perkembangan yang terus meningkat khususnya pada produksi mobil yang membuat lalu lintas jalan semakin kacau. Hal ini pada akhirnya disebabkan oleh ketidakseimbangan jumlah kendaraan dan jalan. Pengguna jalan semakin tidak nyaman. Ketidaknyamanan terhadap aktivitas pengguna jalan memberikan dampak yang signifikan. Artinya, beban psikologis semakin bertambah sehingga dapat menimbulkan stres yang berkepanjangan dan pada akhirnya menimbulkan kelalaian atau kecerobohan dalam menjalankan tugas sebagai pengguna jalan, yang tentunya dapat menimbulkan kerugian bagi diri sendiri dan orang lain. Kelalaian atau kecerobohan dapat dihindari dengan berpegang teguh dan berpegang teguh pada ketentuan undang-undang. Hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa Indonesia adalah negara yang berlandaskan hukum dimana warga negaranya tunduk dan menaati peraturannya. Hukum dan fungsinya yang mengatur seluruh aspek kehidupan masyarakat dan negara dapat memberikan

kontribusi maksimal dalam pelaksanaannya apabila aparat penegak hukum dan seluruh lapisan masyarakat mentaati dan menaati norma hukum.⁹⁶ Dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas (lakalantas) haruslah dipisahkan antara pelanggaran dan kejahatan. Karena untuk melakukan penuntutan didepan hukum maka kejadian yang terjadi haruslah merupakan kejahatan, sementara pada kecelakaan lalu lintas kejahatan yang terjadi merupakan kejahatan yang tidak disengaja atau dikarenakan oleh tindakan kelalaian atau kealpaan.

Terdapat lima faktor yang menyebabkan terjadinya peristiwa kecelakaan lalu lintas. Kepolisian Negara Republik Indonesia menyebutkan faktor-faktor tersebut yaitu faktor pengemudi (manusia), lalu lintas, jalan, kendaraan, dan lingkungan, Dari beberapa faktor tersebut, faktor manusia merupakan faktor yang dominan mempengaruhi kecelakaan. Hampir semua kecelakaan didahului dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran terhadap lalu lintas ini dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku atau pula pura-pura tidak tahu.⁹⁷

Pada dasarnya polisi lalu lintas bertugas mengawasi, membantu, dan menjaga agar sistem transportasi di jalan raya berfungsi secara lancar dan efisien. Transportasi di mana yang menyangkut pergerakan orang atau barang pada dasarnya sudah dikenal secara alamiah semenjak manusia sudah mengenal teknologi, meskipun pergerakan

⁹⁶ Teguh, Prasetyo, 2019, *Hukum Pidana*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 1.

⁹⁷ Faramita Nuriya Sari, Peran Polisi Lalu Lintas Menangani Penertiban Masyarakat Dalam Berlalu Lintas Di Kota Samarinda, *Journal Administrasi Negara*, 4 (3) 2016, hlm 1-13

atau perpindahan itu sendiri dilakukan dengan cara yang sangat sederhana. Transportasi jalan raya yang efisien bergantung pada kinerja berbagai unsur penting namun kinerja polisi lalu lintas adalah salah satu unsur penting dalam setiap program untuk mengatur transportasi di jalan raya agar bisa beroperasi secara efisien dan untuk meminimalisir kesia-siaan.⁹⁸

Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintah negara dibidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, pengak hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dengan menjunjung tinggi HAM, Hukum dan Keadilan.

Kepolisian Negara Republik Indonesia mempunyai aturan interndalam rangka meningkatkan kinerja, profesionalisme, budaya organisasi maupun kebersamaan, kehormatan dan kreadibilitas organisasi guna terpeliharanya tata tertib dan pelaksanaan tugas sesuai tujuan, peranan, fungsi, wewenang dan tanggung jawab didalam organisasi kepolisian. Meskipun telah disusun peraturan disiplin anggota kepolisian, guna lebihmeningkatkan disiplin terhadap anggotanya maka dikeluarkan peraturan pemerintah No 2 Tahun 2003 tentang Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia, peraturan ini dibuat agar setiap anggota polisi berlandaskan kedisiplinan yang menjadi dasar polisi dalam menegakkan supremasi hukum.

⁹⁸ Andrew R, *Penegak Hukum Lalu Lintas*, Nuansa, Bandung, 2018, hlm 27

Peraturan ini berlaku bagi seluruh anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia dan berdasar peraturan tunduk pada hukum yang berlaku namun peraturan ini tidak berlaku bagi anggota polisi yang sedang menjalani pidana penjara. Seiring dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No 2 Tahun 2003 tentang Peraturan Disiplin Anggota Kepolisian Negara republik Indonesia, serta mengingat bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 29 ayat (2) Undang-Undang No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian maka perlu ditetapkan peraturan pemerintah tentang pelaksanaan teknis institusional peradilan umum bagi anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia. Peraturan ini dibuat agar anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia patuh dan tunduk terhadap hukum yang berlaku dan tentunya dapat lebih memaksimalkan tugas yang dijalankan sebagai pengayom masyarakat yang membutuhkan perlindungan hukum dari segala gangguan.

Dalam Undang-Undang No.2 Tahun 2002 definisi kepolisian yang tercantum pada Pasal 1 butir 1 kepolisian adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan kelembagaan Polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Sedangkan WJS Poerwadarminta dalam kamus umum Bahasa Indonesia meberikan definisi tentang lalu lintas yaitu :

- a. (Berjalan) bolak-balik, hilir mudik.
- b. Perihal perjalanan di jalanan dan sebagainya.
- c. Perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain.

H.S. Djajoesman mendefinisikan bahwa lalu lintas adalah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu ke lain tempat yang menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.¹⁶

Kemudian dikemukakan pula dalam Undang-Undang No.2 Tahun 2002 mengenai “lalu lintas jalan” (*Qegverkeer* atau *Road Traffic*) dimana pengawasannya pada umumnya diserahkan pada Polisi Republik Indonesia.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa polisi lalu lintas merupakan bagian dari kepolisian yang diberi tugas khusus dibidang lalu lintas dan karenanya merupakan spesialisasi dari tugas polisi pada umumnya.

Sebelum akhir abad ke-19 tidak banyak diketahui orang tentang campur tangan polisi di bidang lalu lintas. Pada waktu itu perundang-undangan lalu lintas belum ada, karena kendaraan yang belum menimbulkan persoalan-persoalan yang perlu diatur oleh undang-undang. Tugas polisi dalam periode ini hanya bersifat *preventif* dengan memberikan petunjuk-petunjuk jika dipandang perlu bagi keamanan.

Polisi lalu lintas merupakan suatu kesatuan polisi yang memiliki unsur pelaksana dalam tingkat Mapolres yang melaksanakan fungsi lalu lintas di tingkat wilayah atau antar polisi sektor (Polsek) dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas operasional dalam tingkat kepolisian resor (Polres). Sedang kepolisian resor (Polres) struktur komando Kepolisian Republik Indonesia di daerah tingkat II semisal di kota atau kabupaten. Kepolisian Resor di kota biasanya disingkat

menjadi Polresta berupa kepanjangan dari Kepolisian Resor Kota. Di kota-kota besar semisal di Kabupaten , kepolisian resor adalah berbentuk Kepolisian Kota Besar (Poltabes). Kepolisian resor biasanya dikepalai oleh seorang Kepala Kepolisian Resor (Kapolres).

Satuan lalu lintas atau yang biasa disingkat satlantas merupakan unsur pelaksana pada tingkat mapolres yang bertugas memberikan bimbingan teknis atas pelaksanaan fungsi lalu lintas dilingkungan polres serta menyelenggarakan dan melaksanakan fungsi tersebut yang bersifat terpusat pada tingkat wilayah atau antar polsek dalam rangka mendukung pelaksanaantugas operasional pada tingkat Polres.

Tugas pokok polisi lalu lintas ialah penegakan hukum (*Law enforcement*), rekayasa lalu lintas (*Traffic engineering*), pendidikan dan masyarakat lalu lintas (*Traffic Education*), registasi dan identifikasi (Regident).

Sering adanya fakta dilapangam mengenai oknum polisi yang melakukan penyimpangan atau pelanggaran fungsi yaitu di antaranya melaksanakan sidang ditempat terhadap pelanggar lalu lintas, hal ini apabila terbukti oknum polisi tersebut melakukan penyimpangan akan segera dilaksanakan sidang disiplin oleh Kapolres setempat, untuk oknum anggota yang demikian sebelumnya akan dilakukan penyidikan oleh unit P3D (Polisi pengaman profesi dan disiplin) untuk sebagai pembuktian.

Faktor utama penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas menurut kasatlantas Polres adalah kedisiplinan pengguna jalan terhadap ketaatannya

mengenai peraturan lalu lintas masih kurang dan perlu adanya peningkatan.

Upaya sosialisasi yang dilakukan pihak kepolisian di wilayah Kabupaten, sangat penting sekali untuk masyarakat ataupun pelajar, agar mempunyai kesadaran dan kewaspadaan terhadap penggunaan kendaraan. karena sosialisasi ini adalah bentuk pembinaan bagi manusia, dengan diberi edukasi atau diberikanya pengertian dan penjelasan tata cara menggunakan kendaraan yang baik dan benar, hal apa saja harus diperhatikan dalam berkendara, hal apa saja yang dilarang dalam berkendara. dengan adanya dibina ini harapanya terciptanya norma hidup taat terhadap peraturan tata tertib berlalu lintas. Upaya untuk mencegah kecelakaan lalu lintas yang dilakukan pihak kepolisian Resor didukung oleh hasil penelitian Irvan Syafar yang menyatakan bahwa: “Pre-emptif Yaitu upaya-upaya awal yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Seperti dengan cara melaksanakan seminar, sosialisasi di sekolah, kampus, masyarakat, melalui penyuluhan guna memberikan pemahaman etika berlalu-lintas, komunikasi dengan publik”.⁹⁹

Di dalam ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas jalan dibedakan menjadi dua kelompok :

1. Ditinjau dari sudut pelanggar, pelanggaran lalu lintas dapat dibagi:

⁹⁹ Syafar, I, 2018, *Tinjauan Terhadap Upaya-Upaya Kepolisian Dalam Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Kepolisian Resort Gowa*, Makassar: Fakultas Syariah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, hlm 41

- a. Pelanggaran lalu lintas tidak bergerak, maksudnya:

Pengemudi kendaraan lalu lintas jalan raya melakukan pelanggaran, kendaraan dalam keadaan tidak bergerak atau berhenti. Contoh : menghentikan kendaraan di sembarang tempat yang dimana dapat menyebabkan kendaraan lain tidak bisa lewat dan memacetkan arus lalu lintas.

- b. Pelanggaran lalu lintas bergerak, maksudnya :

Bahwa pelanggar atau pengemudi kendaraan lalu lintas jalan melakukan pelanggaran, kendaraan dalam keadaan bergerak atau kendaraan dalam keadaan jalan. Contoh : pelanggaran rambu lalu lintas, larangan melampaui batas kecepatan.

2. Ditinjau dari akibat yang ditimbulkan pelanggaran lalu lintas dibagi atas:

- a. Pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan, antara lain: melanggar syarat kelengkapan, tidak memakai lampu atau penerang pada malam hari.
- b. Pelanggaran yang tidak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, antara lain: tidak menunjukkan surat kelengkapan berkendara seperti SIM (surat ijin mengemudi) dan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) pada waktu mengemudikan kendaraan.

Menyinggung masalah penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas Ipda Khoirul Rohman menerangkan bahwa pelanggaran lalu lintas dapat ditinjau dari beberapa

faktor, antara lain :

1. Faktor manusia

Dalam hal ini manusia sebagai pelaku pelanggaran karena tingkah lakunya yang kurang mematuhi dan memperhatikan perundang-undangan lalu lintas yang telah ditetapkan.

Faktor manusia dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

a. Manusia sebagai pengemudi kendaraan

Dalam hal ini dapat dikatakan penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas terlepas atau tergantung pada ketaatan dan kesadaran hukum berlalu lintas pada manusia sebagai pengemudi kendaraan, antara lain:

- 1) Pada waktu mengemudikan kendaraan, daya konsentrasi kurang baik.
- 2) Melanggar rambu-rambu lalu lintas.
- 3) Kurangnya pengetahuan dalam mengemudikan kendaraan.
- 4) Terpengaruh minuman keras pada waktu mengemudikan kendaraan.
- 5) Kelebihan penumpang dan lain sebagainya.

b. Manusia sebagai pejalan kaki atau penyebrang jalan

Diketahui sebagai salah satu dari faktor-faktor penyebab dari pelanggaran lalu lintas, walaupun dalam kenyataannya jarang sekali pejalan kaki itu dipersalahkan apabila telah melanggar peraturan-peraturan yang ada,

Dalam keadaan yang demikian dari pihak pejalan kaki umumnya atau penyebrang jalan diharapkan selalu menaati peraturan-peraturan yang telah ada

demi terjadinya pelanggaran- pelanggaran lalu lintas.

2. Faktor Jalan

Lalu lintas mengalir sepanjang jalan, dan dimengerti bahwa volumelalu lintas yang bergerak tergantung atas lebar dan kelurusan jalan itu.Untuk itu keadaan jalan yang bergelombang atau rusak berkelok serta terlalu sempit dapat pula dikatakan sebagai salah satu faktor terjadinya pelanggaran lalu lintas yang bisa menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian agar terjadi lalu lintas yang baik dikemudian hari diharapkan untuk pemakai jalan umum hendaknya menjaga jalan itu sebaik mungkin.

3. Faktor kendaraan

Dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya mengakibatkan meningkatnya pelanggaran lalu lintas karena tidak sebanding dengan jumlah petugas yang ada dan pada dasarnya khususnya masyarakat itu sendiri masih kurang akan kesadaran tertib berlalu lintas dan lebih takut kepada petugas bukan semata-mata demi keamanan dan kenyamanan bersama.

Untuk dapat mengetahui bahwa kendaraan bermotor sebagai faktor penyebab terjadinya pelanggaran, yaitu seperti melanggar syarat-syarat perlengkapan kendaraan, antara lain:

- a. Tidak adanya spidometer untuk mengukur kecepatan.
- b. Tidak adanya ricting atau lampu send.

- c. Tidak adanya kaca spion.
- d. Tidak memakai helm pada pengendara sepeda motor.
- e. Tidak menggunakan sabuk pengaman pada mobil beroda empat atau lebih.
- f. Tidak adanya lampu penerangan pada malam hari.
- g. Adanya plat nomor kendaraan palsu, dll.

4. Faktor Lingkungan

Selain faktor manusia, jalan, kendaraan yang merupakan penyebab utama kecelakaan, faktor lingkungan juga dapat dikatakan penyebab dari pelanggaran lalu lintas, misalnya adanya serangan kabut yang secara tiba-tiba, turun hujan yang begitu lebat sehingga dapat menyebabkan kendaraan bertabrakan, tanah longsor yang mengabitkanersendatnya arus lalu lintas atau bahkan menimbulkan korban jiwa bagi pengendara kendaraan tersebut, dengan demikian keadaan yang seperti ini tidak dimungkinkan untuk berlalu lintas di jalan.

Demikian faktor penyebab dari pelanggaran lalu lintas, dan dari faktor-faktor tersebut yang lebih penting dan memiliki peranan penting adalah faktor manusia sebagai pengemudi yang mengemudikan kendaraan bermotor, karena tingkat pelanggaran lalu lintas dapat diminimalkan kalau pengemudi kendaraan mau menaati peraturan perundang-undangan lalu lintas yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Sebagaimana diatur dalam Pasal dibawah ini:

1. UU NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan dan Angkutan Jalan

2. UU NO. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
3. UU NO. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas.
4. UU NO. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan pengemudi.

Dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang terus meningkat tiaptahunnya di wilayah Kabupaten tentunya menjadi tugas tersendiri bagi aparat kepolisian khususnya satuan lalu lintas Polres , namun kinerja aparat akan berjalan sebagai mana mestinya apabila semua elemen masyarakat turut serta membantu aparat kepolisian.

Definisi yang pasti mengenai kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian kecelakaan yang tidak terduga, tidak direncanakan, dan diharapkan yang terjadi di jalan raya atau sebagai akibat dari kesalahan suatu aktifitas manusia di jalan raya, yang mana mengakibatkan luka, sakit , kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan. Sedangkan korban kecelakaan lalu lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas, berdasarkan tingkat keparahannya korban kecelakaan dibedakan menjadi 3 macam yaitu:

- a. Korban meninggal dunia atau mati (*fatally killed*)
- b. Korban luka berat (*serious injury*)
- c. Korban luka ringan (*slight injury*).

Masih banyaknya kendaraan angkutan barang yang tidak memiliki surat-surat yang lengkap dan tidak sesuai dengan Kartu Uji Berkala Kendaraan Bermotor. Kartu Uji Berkala Kendaraan Bermotor wajib dimiliki oleh semua kendaraan angkutan barang, kartu ini berguna untuk menandakan bahwa kendaraan tersebut masih layak

jalan. Dinas Perhubungan sudah melakukan beberapa sosialisasi kepada pihak pelaku usaha, pemilik atau pengendara tentang Over dimension over loading ini. Jika kedapatan melanggar ODOL pertama kali, maka hanya diberikan peringatan pertama berupa teguran, namun jika sudah lebih dari sekali melakukan pelanggaran, maka akan diberikan sanksi sesuai UU No 22 tahun 2009. Diketahui bahwa pengawasan Over Dimension dan Over Loading yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan juga melibatkan anggota kepolisian.

Anggota kepolisian disini hanya menjadi pendamping dalam pengawasan Over Dimension dan Over Loading, hal ini karena Petugas Dinas Perhubungan Provinsi Riau tidak bisa melakukan penilangan dan terjun kelapangan tanpa didampingi oleh salah satu pihak kepolisian. Dinas Perhubungan tidak bisa melakukan tindakan tilang karena peraturan yang ada bahwa kepolisian yang berhak untuk melakukan penilangan.

Selain moda transportasi yang terbatas, biaya dalam pengangkutan dan pemuatan barang juga menjadi masalah kenapa banyaknya perusahaan jasa angkutan barang melakukan pelanggaran Over Dimension Over Loading. Pendapatan yang didapat tidak sesuai dengan biaya yang dikeluarkan, bahkan ada biaya tak terduga yang dikeluarkan oleh pihak perusahaan atau pemilik kendaraan angkutan barang. Biaya tak terduga adalah berupa biaya muat barang, transportasi kapal (jika keluar pulau), biaya KIR dan biaya perbaikan kendaraan.

Salah satu yang menjadi isu hangat sebagai permasalahan yang serius sejak

tahun 2009 adalah faktor kendaraan, sehingga telah dikeluarkan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya. Faktor kendaraan, lebih spesifiknya adalah kendaraan dengan muatan berlebih, atau yang sering disebut dengan kendaraan overdimensi danoverloading (ODOL). Definisi dari kendaraan overdimensi danoverloading (ODOL) adalah¹⁰⁰:

1. Overdimensi adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik atau telah mengalami modifikasi.
2. Overload adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.

Sopir yang terlibat kecelakaan bisa dikenakan Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang isinya:

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 tiga juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak

¹⁰⁰[https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan](https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan-bermotor) bermotor. Diakses pada Tanggal 6 Juni 2023

Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).

- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Kasus kecelakaan juga bisa sampai memunculkan 'tersangka kedua' atau pihak selain sopir. Untuk tersangka kedua akan dipidanakan menggunakan Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan isinya sebagai berikut:

- (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.

Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Faktor ekonomi merupakan kendala utama dalam menegakkan Zero ODOL. Hal ini mengemuka dalam hampir setiap pertemuan yang membahas penegakan Zero ODOL dengan para pelaku industri, maupun hasil wawancara Penulis dengan beberapa pejabat Asosiasi. Keberatan-keberatan dari pihak pelaku industri yang menggunakan angkutan truk di jalan terhadap kebijakan Zero ODOL antara lain:

- a. Pelaku usaha butuh tambahan investasi dan biaya operasional truk yang sangat besar,
- b. Pelaku usaha butuh tambahan pengemudi truk yang banyak sementara ketersediaan supir truk terbatas,

- c. Tambahan truk di jalan akan meningkatkan pemakaian BBM dan tambahan polusi udara,
- d. Terjadi inefisiensi akibat truk yang kurang dimanfaatkan secara maksimal,
- e. Penerapan Zero ODOL akan menaikkan biaya logistik nasional yang sesungguhnya sudah tinggi sehingga akan menurunkan daya saing nasional.

Berbagai alasan yang mengemuka di atas menunjukkan suatu penjelasan tentang mengapa para pelaku industri belum membangun sikap untuk siap menjalankan Zero ODOL. Menurut hemat penulis, ini terkait dengan teori Analisis Ekonomi terhadap Hukum. Hukum yang baik harus mampu membawa efisiensi dan kemudian manfaat secara ekonomis bagi warga. Sementara penegakan Zero ODOL, menurut hitungan dan kacamata para pelaku industri ini, justru menyebabkan beban ekonomi, khususnya jika Zero ODOL ditegakkan secara serampangan tanpa pengkondisian yang memadai.

Dampak ekonomi yang dikemukakan cukup signifikan akan menimpa para pelaku industri dan tentunya akan menimpa perekonomian Indonesia secara keseluruhan. Kendala masalah ekonomi meliputi kenaikan biaya transportasi akibat perlunya tambahan investasi truk baru serta peningkatan biaya operasional angkutan. Hal ini secara langsung akan berdampak pada naiknya biaya logistik yang akan berdampak langsung pada kenaikan harga barang-barang. Masalah ekonomi ini juga yang telah diajukan oleh asosiasi-asosiasi para pelaku industri kepada Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perindustrian pada pertemuan

pertemuan pembinaan industri yang dilakukan Kementerian Perindustrian menjelang akhir tahun 2019. Para pelaku industri ini khawatir atas makin gencarnya upaya Pemerintah (dalam hal ini Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan) untuk melakukan langkah-langkah persiapan dan percepatan penerapan Zero ODOL pada saat itu, dan mewujudkan Indonesia 100% Zero ODOL pada awal 2021.

Kekhawatiran pada dampak penegakan Zero ODOL terhadap ekonomi ini telah mendapat perhatian serius dari Kementerian Perindustrian dan mendorong Menteri Perindustrian untuk menerbitkan surat No. 872/M-Ind/12/2019 tanggal 31 Desember 2019 yang ditujukan kepada Menteri Perhubungan. Surat tersebut secara khusus menyebutkan bahwa hal utama yang menjadi kendala pemberlakuan Zero ODOL adalah meningkatnya biaya logistik yang cukup besar. Dampak negatif yang akan diderita oleh perekonomian secara nasional akibat turunnya daya saing industri nasional sebagai akibat dari peningkatan biaya logistik ini menjadi suatu hal yang bukan hanya dikemukakan oleh para pelaku industri namun yang juga diperhitungkan dan menjadi pertimbangan Pemerintah. Faktor ekonomi ini perlu dipikirkan secara mendalam untuk dicarikan solusinya.

Perlu diformulasikan hal-hal apa yang perlu dilakukan sebagai pengkodisian dan juga hal-hal apa yang seharusnya diubah dari ketentuan ODOL ini agar dampak negatif terhadap ekonomi dari penegakan Zero ODOL ini dapat

dihapus atau dikurangi. Selain itu, penegakan Zero ODOL seharusnya dapat membawa manfaat secara ekonomi. Tentunya hal-hal ini harus juga dituangkan dalam aturan dan menjadi bagian yang tak terpisahkan dari kebijakan penegakan Zero ODOL. Richard Posner telah memberi dasar pemikiran tentang adanya hubungan suatu produk hukum dengan manfaatnya bagi masyarakat secara ekonomi. Keefektivan implementasi Zero ODOL mengalami gangguan akibat dampaknya pada ekonomi yang negatif yaitu kenaikan biaya logistik yang cukup besar. Jika dampak negatif pada ekonomi menjadi kendala utama dari penerapan Zero ODOL ini, perlu dipikirkan apa yang harus dilakukan untuk menurunkan kendala utama ini. Dari berbagai analisis yang telah dilakukan dan dikemukakan oleh Asosiasi Industri mengenai dampak negatif pada ekonomi dari penerapan Zero ODOL ini, penulis menemukan beberapa alternatif prakondisi utama yang perlu dilakukan untuk memperkecil dampak negatif dari penerapan Zero ODOL terhadap ekonomi.

Alternatif-alternatif ini pada dasarnya adalah upaya untuk menaikkan batasan daya angkut pada kendaraan agar kendaraan truk diperbolehkan memuat barang yang lebih banyak dengan memanfaatkan secara maksimal kemampuan daya angkut dari kendaraan truk tersebut. Selain itu, alternatif ini akan memastikan bahwa larangan Over Loading tidak membuat kapasitas angkut truk yang ada menjadi mubazir sehingga terjadi inefisiensi. Alternatif solusi tersebut adalah:

- a. Perbaikan pada aturan yang mengatur KIR kendaraan agar JBI (Jumlah Berat Dijinkan) = JBB (Jumlah Berat Bruto). Aturan dimaksud adalah Permenhub No 133 tahun 2015 tentang Uji Berkala Kendaraan Bermotor. Hal ini untuk memastikan bahwa daya angkut kendaraan dibuat maksimal pada kemampuan daya angkut sesuai kemampuan kendaraan tersebut secara teknis. Hal ini akan meredefinisikan batasan over-loading pada batas maksimum yang akan lebih ekonomis.
- b. Penambahan axle atau sumbu pada truk sehingga kapasitas angkut truk lebih besar tanpa membebani jalan secara berlebihan. Tentunya hal ini dilakukan dengan tetap memperhatikan kekuatan dari mesin, chasis, transmisi, rem, sistem roda dari truk tersebut untuk dapat tetap melaju secara aman di jalan raya. Untuk itu diperlukan perbaikan Permenhub No. 33 tahun 2018 tentang Uji Tipe Kendaraan Bermotor khususnya pada pasal-pasal yang mengatur agar ada kesempatan untuk melakukan modifikasi secara aman pada rancang bangun truk untuk menambah axle tersebut.
- c. Perbaikan fasilitas jalan raya yang masih kelas II dan kelas III menjadi jalan kelas I sebanyak mungkin terutama jalan-jalan yang berada atau menghubungkan kawasan pusat industri, pusat distribusi dan pelabuhan.

Teori efektivitas hukum oleh Lawrence Friedman menyatakan bahwa faktor-faktor yang menentukan efektivitas hukum adalah substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum. Analisis ini dilakukan atas substansi hukum

yaitu Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan peraturan-peraturan di bawah Peraturan Pemerintah yang selama ini dipakai untuk menguji efektivitasnya dalam mendukung penegakan Zero ODOL.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara dilakukan melalui pemberian sosialisasi, terkait dengan sumber daya pelaksanaan, sikap yang harus dilakukan serta kerja sama antar instansi dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan barang yang diindikasikan melanggar aturan.
2. Kendala Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension Dan Over Loading Di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Deli Serdang Polda Sumatera Utara yaitu faktor ekonomi, ketidakefektifan produk hukum yang ada. Dari sisi ekonomi, penerapan Zero ODOL akan menyebabkan peningkatan biaya transportasi bagi pelaku usaha akibat adanya tambahan investasi truk dan fasilitas pendukungnya, serta biaya operasional transportasi. Hal ini selanjutnya akan berdampak kenaikan biaya logistik nasional yang berisiko menurunkan daya saing industri serta berpengaruh negatif pada ekonomi nasional. Selain itu, tidak tersedianya penerapan sanksi yang memadai untuk pelanggaran Zero ODOL di jalan mengakibatkan rendahnya penegakan kebijakan Zero ODOL. Saat ini sanksi yang dikenakan atas pelanggaran ODOL adalah sanksi administratif berupa pembekuan dan pencabutan izin penyelenggaraan Angkutan Barang Khusus. Padahal, pelanggaran ODOL umumnya terjadi atas Angkutan Barang

Umum yang justru tidak memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Barang Khusus sehingga tidak bisa dibekukan atau dicabut. Dari sisi hukum formal, Surat Edaran Menteri Perhubungan No. 21 tahun 2019 yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan yang dijadikan sebagai salah satu dasar untuk menegakkan Zero ODOL memiliki kelemahan. Kelemahan utama adalah karena Surat Edaran Menteri tersebut banyak berisi ketentuan yang mengatur publik/berbagai pihak di masyarakat, padahal seharusnya Surat Edaran Menteri dibuat untuk mengatur ke dalam institusi kementerian itu sendiri daripada mengatur publik. Untuk mengatur publik diperlukan aturan yang levelnya lebih tinggi seperti Undang-undang.

B. Saran

1. Perlu adanya penambahan SDM Penguji Kendaraan Bermotor agar kendaraan tidak hanya terhindar dari muat berlebih (over load), namun juga dapat terhindar dari ukuran berlebih (over dimension);
2. Diharapkan bahwa Dinas Perhubungan dapat terus konsisten untuk melaksanakan kebijakan tersebut hal ini agar tujuan yang ingin dicapai dapat terlaksana dengan baik. Kemudian Dinas Perhubungan untuk meningkatkan dalam segi hal tersebut agar memperkuat kebijakan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

- Abbas Salim, Manajemen Transportasi, Jakarta, Raja Grafindo, 2006.
- Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung, Citra Aditya Bhakti, 1998
- Amiruddin dan H. Zainal Asikin, 2006, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada.
- Andrew R, *Penegak Hukum Lalu Lintas*, Nuansa, Bandung, 2018.
- Assadulloh Al Faruq, Hukum dalam Sistem Hukum Islam, Ghalia Indonesia, Bogor, 2009.
- Bambang Poernomo, Asas-Asas Hukum Pidana, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2008.
- Dwi Wahyono, Rizki Adi dan Lathifah Hanim, Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Jurnal Penelitian Hukum, No.1. Vol.1. Tahun 2022, Universitas Islam Sultan Agung.
- Eddy Gunawan. 2019. *Beban Berlebih (Overload) dan Dimensi Berlebih. (Overdimension)*. Jakarta
- Ediwarman, 2010, *Monograf, Metodologi Penelitian Hukum*, Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan.
- Faramita Nuriya Sari, Peran Polisi Lalu Lintas Menangani Penertiban Masyarakat Dalam Berlalu Lintas Di Kota Samarinda, *Journal Administrasi Negara*, 4 (3) 2016.
- J.M. Van Bemmelen, 1987. *Hukum Pidana I*. Jakarta: Bina Cipta.
- M Nurul Irfan, Hukum Pidana Islam, Sinar Grafika Jakarta, 2016.
- M.A.W. Brouwer, 1984. *Psikologi Fenomenologis*. Jakarta: Gramedia.
- Mardani, Hukum Pidana Islam, Edisi Pertama, Prenada Media Grup, Jakarta.
- Maringan Masry Simbolon, Dasar-Dasar Administrasi dan Manajemen, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2004.
- Marsum, Jinayat Hukum Pidna Islam, bagian penerbitan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 1981

- Peter L. Berger dan Thomas Luckmann, 2013. *Tafsir Sosial Atas Kenyataan Risalah Tentang Sosiologi Pengetahuan*. Jakarta: LP3ES.
- Peter Mahmud Marzuki, 2010, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada.
- Prof. Dr. Zainuddin Ali, *Hukum Pidana Islam*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007
- Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Surabaya, Bina Ilmu, 2008.
- Republik Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Riska Oktavia Lubis, *Perlindungan saksi dan Korban menurut Hukum islam dan UU Nomor 31 tahun 2014 tentang perlindungan saksi dan korban*, Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, 2017.
- Rudolf Silaban Indah dan Malau Pase, *Tinjauan Yuridis Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*, Jurnal Rectum, No.1. Vol.3. Tahun 2021 Hlm. 117, Universitas Darma Agung.
- Soerjono Soekanto, 2017, *Inventarisasi dan Annalisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, Rajawali, Jakarta.
- Soerjono Soekanto, *Inventarisasi dan Annalisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, (Jakarta: CV. Rajawali. 1984).
- Syafar, I, 2018, *Tinjauan Terhadap Upaya-Upaya Kepolisian Dalam Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Kepolisian Resort Gowa*, Makassar: Fakultas Syariah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- Teguh, Prasetyo, 2019, *Hukum Pidana*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia
- Wirjono Prodjodikoro, 2003. *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Bandung: Refika Aditama.
- Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung, Refika Aditama, 2014.

Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Perma No. 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.

Jurnal, Artikel, dan Makalah

Giyani Apandi, Anom Wahyu Asmorojati, *Peranan Polisi Lalu Lintas dalam Meningkatkan kedisiplinan Berlalu Lintas Pengguna Kendaraan Bermotor di Wilayah Kepolisian Resort Bantul*, *Jurnal Citizenship*, Vol. 4 No. 1, Juli 2014.

Dedik Saputra, *Peranan Polisi Lalu Lintas Dalam Peningkatan Disiplin Berlalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Bogor*, *Jurnal Hukum De'rechtsstaat*, Volume 2 No. 1, Maret 2016

Faramita Nuriya Sari, *Peran Polisi Lalu Lintas Menangani Penertiban Masyarakat Dalam Berlalu Lintas Di Kota Samarinda*, *Journal Administrasi Negara*, 4 (3) 2016

Charles R. Ngangi, 2011. *Konstruksi Sosial Dalam Realitas Sosial*. ASE Vol. 7 No. 2, Mei 2011.

Internet

<http://www.pntanjung.go.id/index.php/pengumuman/191-infotilang> diakses 16 Mei 2024

<https://otomotif.kompas.com/read/2018/11/26/140200415/ylki-catat-ada-empat-kelemahan-tilang-elektronik> diakses 16 Mei 2024

Dinas Perhubungan Buleleng, 10 Pelanggaran Lalu Lintas yang Sering Terjadi, <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/10-pelanggaran-lalu-lintas-paling-sering-terjadi-73>, Diakses pada 21 Juni 2024

- Dony Purnomo, Unsur – Unsur Dasar Transportasi,
<http://pinterdw.blogspot.com/2012/02/unsur-unsur-dasar-transportasi.html>,
diakses pada 21 Juni 2024
- Website Pendidikan.co.id, <https://pendidikan.co.id/pengertian-transportasi-unsur-fungsi-manfaat-jenis-dan-contoh/>, diakses pada 21 Juni 2024
- Apa Itu Truck Odol dan Mengapa Dilarang,
<https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/694/apa-itu-truk-odol-dan-mengapa-dilarang>, diakses pada 21 Juni 2024
- Yulius Kristanto, Bahaya Kelebihan Muatan Yuk Kenali Apa Itu ODOL Dan Aturannya, <http://www.seva.id/blog/bahaya-kelebihan-muatan-yuk-kenali-apa-itu-odol-dan-aturannya-012023-bu/>, diakses pada 21 Juni 2024
- Sulastri, Sri Umbang. 2017. “Pengertian Lalu Lintas” dalam Artikel.
<http://umbangs.blogspot.com/2012/06/pengertian-lalu-lintas.html>. Hal: 1.
Diakses 21 Juni 2024
- <https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan-bermotor>. Diakses pada Tanggal 21 Juni 2024

