

**KEBIJAKAN HUKUM PIDANA *OVERDIMENSI* DAN *OVERLOADING*
MUATAN KENDARAAN TERHADAP KECELAKAAN
LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM LAMPUNG
SELATAN**

Skripsi

Oleh :

ATASYA SYAHPA NOVELANY



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

ABSTRAK

KEBIJAKAN HUKUM PIDANA *OVERDIMENSI* DAN *OVERLOADING* MUATAN KENDARAAN TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM LAMPUNG SELATAN

Oleh
ATASYA SYAHPA NOVELANY

Salah satu faktor penyebab kecelakaan 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* dan *overloading* (ODOL). Permasalahan dalam penelitian ini adalah Bagaimanakah penerapan kebijakan hukum pidana dari *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas dan Apakah yang menjadi faktor penghambat dalam penerapan kebijakan hukum pidana *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dan empiris. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder yaitu data yang digunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian ini melalui studi kepustakaan dengan cara membaca, mengutip, mempelajari dan menelaah literatur-literatur atau bahan-bahan yang ada dan data primer yakni adalah data yang digunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian ini melalui studi kepustakaan dengan cara membaca, mengutip, mempelajari dan menelaah literatur-literatur atau bahan-bahan yang ada. Kemudian data tersebut dipelajari dan dianalisis.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh kesimpulan sebagai berikut : Pertama, Penerapan kebijakan hukum pidana dari *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas adalah berdasarkan Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Untuk tersangka kedua akan dipidanakan menggunakan Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam hal penertiban kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) hanya dikenai sanksi

tilang berdasarkan Pasal 169, Pasal 307, dan Pasal 316 Undang-Undang Lalu Lintas. Kedua, Angka kecelakaan belum dapat ditekan selama kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) masih terus ada. Upaya penertiban kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) mengalami beberapa faktor penghambat yakni kurangnya kualitas sumber daya manusia Penyidik Pegawai Negeri Sipil Lalu Lintas Angkutan Jalan, Adanya oknum yang nakal, Keterbatasan sarana dan prasarana, Kesadaran Perusahaan yang rendah, Kurangnya kontrol publik.

Berdasarkan simpulan maka yang menjadi saran penulis adalah Untuk mengurangi pelanggaran kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) serta mengurangi dampak kecelakaan yang diakibatkan oleh kendaraan tersebut diperlukan aturan yang tegas dari pemerintah dan peran serta dari perusahaan pemilik kendaraan untuk dapat mengikuti aturan dan regulasi yang berlaku dalam pemerintahan dan untuk menekan faktor penghambat dalam hal penerapan kebijakan hukum pidana *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas, maka harus dilakukan pembenahan. Dari segi pemerintah, harus dilakukan pembenahan dalam setiap *stake holder* yang berhubungan dengan upaya penertiban kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL).

Kata Kunci : Kebijakan Hukum, *Overdimensi* dan *Overloading*, Kecelakaan Lalu Lintas.

**KEBIJAKAN HUKUM PIDANA *OVERDIMENSI* DAN *OVERLOADING*
MUATAN KENDARAAN TERHADAP KECELAKAAN
LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM LAMPUNG
SELATAN**

Oleh :

Atasya Syahpa Novelany

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM**

Pada

Bagian Hukum Pidana

Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

Judul Skripsi

: **KEBIJAKAN HUKUM PIDANA
OVERDIMENSI DAN OVERLOADING
MUATAN KENDARAAN TERHADAP
KECELAKAAN LALU LINTAS DI
WILAYAH HUKUM LAMPUNG SELATAN**

Nama Mahasiswa

: **Atasya Syahpa Novelany**

Nomor Pokok Mahasiswa

: 1812011262

Bagian

: Hukum Pidana

Fakultas

: Hukum



1. Komisi Pembimbing

Firganefi, S.H., M.H.
NIP 19631217 198803 2 003

Budi Rizki Husin, S.H., M.H.
NIP 19770930 201012 2 001

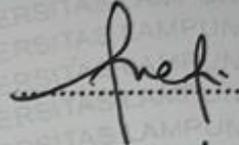
2. Ketua Bagian Hukum Pidana

Tri Andrisman, S.H., M.Hum.
NIP 19611231 198903 1 023

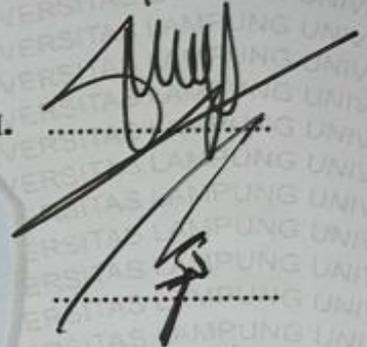
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Firganefi, S.H., M.H.



Sekretaris/Anggota : Budi Rizki Husin, S.H., M.H.



Penguji Utama : Eko Raharjo, S.H., M.H.

2. Dekan Fakultas Hukum



Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S.
NIP. 19641218 198803 1 002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 13 Juli 2022

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Atasya Syahpa Novelany

Nomor Pokok Mahasiswa : 1812011262

Bagian : Hukum Pidana

Fakultas : Hukum/Ilmu Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul : “Kebijakan Hukum Pidana *Overdimensi* dan *Overloading* Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Lampung Selatan” adalah hasil karya sendiri. Semua hasil tulisan yang tertuang dalam Skripsi ini telah mengikuti kaidah penulisan karya ilmiah Universitas Lampung. Apabila kemudian hari terbukti bahwa Skripsi ini merupakan hasil salinan atau dibuat oleh orang lain, kecuali disebutkan di dalam catatan kaki dan daftarpustaka. Maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan akademik yang berlaku.

Bandar Lampung, 09 Juni 2022



Atasya Syahpa Novelany
NPM. 1812011262

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Atasya Syahpa Novelany, dilahirkan di Kota Bandar Lampung pada tanggal 27 Oktober 2000, sebagai anak pertama dari dua bersaudara, putri dari pasangan Bapak Abdul Munir dan Ibu Rafico.

Jenjang pendidikan formal yang penulis tempuh dan selesaikan adalah Play Group Nusantara pada Tahun 2004, Taman Kanak-Kanak Al-Hikmah pada Tahun 2005, Sekolah Dasar (SD) Negeri 2 Sawah Lama Bandar Lampung lulus pada Tahun 2012, Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 31 Bandar Lampung lulus pada Tahun 2015 dan Sekolah Menengah Atas (SMA) YP Unila Bandar Lampung lulus pada Tahun 2018. Selanjutnya pada Tahun 2018 penulis tercatat sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN).

Saat menjadi mahasiswa, penulis aktif dalam organisasi kampus UKM-F Mahasiswa Pengkaji Masalah Hukum (MAHKAMAH) periode 2019-2020. Memegang jabatan sebagai kepala bidang pengabdian masyarakat periode 2020-2021. Anggota Hima Pidana periode 2021-2022. Penulis juga telah mengikuti program pengabdian langsung kepada masyarakat yaitu Kuliah Kerja Nyata (KKN) selama 40 hari di Desa Hadimulyo Barat, Kecamatan Metro Pusat, Metro.

MOTTO

“Manusia yang paling tinggi kedudukannya adalah mereka yang tidak melihat kedudukan dirinya, dan manusia yang paling banyak memiliki kelebihan adalah mereka yang tidak melihat kelebihan dirinya”

(Imam Syafi)

“Sukses adalah saat persiapan dan kesempatan bertemu”

(Boby Unser)

"Kebijakan dan kebajikan adalah perisai terbaik"

(Aspinal)

“Respect, Dedication, Humanity”

(Atasya Syahpa Novelany)

PERSEMBAHAN

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT dan dengan segala kerendahan hati, Saya persembahkan skripsi ini kepada:

Kedua Orang Tua Tercinta, (Bapak
Abdul Munir dan Ibu Rafico)

Atas cinta dan kasih sayang serta doa dan pengorbanan yang tak henti-hentinya diberikan sampai sekarang kepada penulis.

Adikku Tersayang,
(Fikih Habibi A.K.)

Atas doa dan dukungan yang diberikan kepada penulis untuk mencapai titik keberhasilan didalam karirku.

Almamater Tercinta Universitas Lampung

SANWACANA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan kasih sayang-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul: **“Kebijakan Hukum Pidana *Overdimensi* dan *Overloading* Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Lampung Selatan”**. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penyusunan sampai selesainya skripsi ini mendapatkan bimbingan dari berbagai pihak, oleh karenanya dalam kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada:

1. Prof. Dr. Karomani, M.Si., selaku Rektor Universitas Lampung
2. Bapak Dr. Muhammad Fakih, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung.
3. Bapak Tri Andrisman, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung.
4. Bapak Dr. Ahmad Irzal Fardiansyah, S.H., M.H. selaku Sekretaris Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung.
5. Ibu Firganefi, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan pengarahan, masukan dan saran dalam proses penyusunan sampai dengan selesainya skripsi ini.

6. Bapak Budi Riski Husin, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan pengarahan, masukan dan saran dalam proses penyusunan sampai dengan selesainya skripsi ini.
7. Bapak Eko Raharjo, S.H., M.H., selaku Dosen Pembahas I yang telah memberikan kritik, masukan dan saran yang membangun dalam perbaikan selama menyelesaikan skripsi ini.
8. Ibu Sri Riski, S.H., M.H. selaku Dosen Pembahas II yang telah memberikan kritik, masukan dan saran yang membangun dalam perbaikan selama menyelesaikan skripsi ini.
9. Seluruh Dosen Hukum Universitas Lampung yang telah memberikan ilmu dan motivasi kepada penulis selama menempuh studi.
10. Seluruh Karyawan Gedung A, Pak Yudi, Mas Afrizal dan Mba Tika untuk selalu mengingatkan penulis agar segera menyelesaikan studi, memberikan masukan, dan motivasi.
11. Narasumber dalam penulisan skripsi ini Bapak Iptu Ilham Efendi selaku Anggota Lalu Lintas Kepolisian Resort Lampung Selatan, Bapak Slamet Raharjo selaku Anggota Dinas Perhubungan, Bapak I Gede Wiradharma selaku Kabid Kesekretariatan Organisasi Angkutan Darat dan Bapak Dr. Heni Siswanto, S.H., M.H. selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung, yang telah membantu dalam mendapatkan data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini.
12. Teristimewa untuk kedua orang tuaku skripsi ini saya persembahkan untuk dua orang paling berharga dalam hidup saya, Bapak Abdul Munir dan Ibu Rafico yang telah mengisi dunia saya dengan begitu banyak cinta, kasih

sayang dan kebahagiaan serta selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa kepadaku sedari kecil hingga saat ini, senantiasa menjadi pendorong dan memberi semangat agar penulis terus berusaha keras mewujudkan cita-cita dan harapan sehingga dapat membanggakan mereka berdua, Terima kasih telah menjadi orang tua yang sangat sempurna.

13. Saudara kandungku adikku tersayang Fikih Habibi A.K yang selalu memberikan semangat, kegembiraan dan doanya, gapailah cita-cita kita bersama hingga menjadi orang hebat, sukses dan membanggakan kedua orang tua kita.
14. Kepada yang istimewa selanjutnya keluarga besarku, Terima kasih atas dukungan, motivasi dan doa yang diberikan kepadaku dan telah menjadi penyemangat dan peyelamatku.
15. Kepada yang terkasih Muhammad Roby Pramuja selaku pacar penulis, Terima kasih telah menjadi sosok yang begitu baik selalu bersedia meluangkan waktunya mengerjakan skripsi ini bersama serta menemani, menasehati, memberi semangat, dorongan, dukungan dan perhatiannya. Marilah berjuang bersama untuk segala cita-cita kita kedepannya.
16. Untuk Sahabat-Sahabatku, Eliza Sundari, Yeni Adinda Putri, Reni Febrianti, Ramzani Azzahra, Tri Wahyuni, Orin Octavia Timorin, yang selalu menemani, memberi semangat, dukungan, motivasi, serta perhatiannya. Semoga kita dapat meraih cita-cita kita masing-masing dan selalu ada dalam suka maupun duka, selalu semangat dimanapun kita berada kelak.
17. Untuk teman-temanku di dunia perkuliahan ini, Tania Amelia, Nurullisa A, Naura Azzalia N, Namira Putri R, Resti Nadia D, yang tidak bias saya

bayangkan kehidupan perkuliahan saya apabila tidak bertemu dengan orang-orang seperti kalian yang selalu memberikan canda tawa serta merasakan kepusingan perkuliahan ini bersama, semoga kita tetap bersama dan menjadi orang-orang sukses.

18. Keluarga Besar UKM-F MAHKAMAH, atas rasa kekeluargaan, kebersamaan, dukungan dan pengalaman yang luar biasa.
19. Kepada teman-teman mahasiswa Fakultas Hukum atas persahabatan dan kebersamaannya dalam menempuh perkuliahan selama ini.
20. Seluruh Civitas Fakultas Hukum Universitas Lampung yang sudah membantu dan membimbing penulis baik di dalam maupun di luar kelas selama penulis aktif berkuliah di Fakultas Hukum Universitas Lampung.
21. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan namanya satu-persatu. Semoga apa yang telah kalian berikan akan mendapatkan balasan dari Allah SWT.
22. Almamaterku tercinta, Universitas Lampung.

Akhir kata, Penulis memohon maaf atas segala kekurangan yang terdapat pada Skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu hukum pada khususnya.

Bandar Lampung, 09 Juni 2022

Penulis

Atasya Syahpa Novelany

DAFTAR ISI

Halaman

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Permasalahan dan Ruang Lingkup Penelitian	8
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	9
D. Kerangka Teoritis dan Konseptual.....	10
E. Sistematika Penulisan.....	14

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Kebijakan Hukum Pidana.....	17
B. Pengertian dan Unsur-Unsur Tindak Pidana	21
C. Pengertian Overdimensi dan <i>Overloading</i> Muatan Kendaraan	25
D. Kecelakaan Lalu Lintas	34
E. Teori Tentang Kebijakan Hukum Pidana	41
F. Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum Pidana <i>Overdimensi</i> dan <i>Overloading</i> Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	43

III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Masalah	48
B. Sumber dan Jenis Data	49
C. Penentuan Narasumber	51
D. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data	52

E. Analisis Data	53
------------------------	----

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kebijakan Hukum Pidana dari Overdimensi dan <i>Overloading</i> Muatan Kendaraan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	54
B. Faktor Penghambat dalam Penerapan Kebijakan Hukum Pidana Overdimensi dan <i>Overloading</i> Muatan Kendaraan terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.....	70

V. PENUTUP

A. Simpulan.....	78
B. Saran.....	79

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Namun seiring dengan kemajuan perkembangan lalu lintas itu sendiri dapat memberi pengaruh yang bersifat negatif maupun yang bersifat positif bagi kehidupan masyarakat. Pengaruh yang bersifat negatif ini salah satunya adalah timbulnya kecelakaan lalu lintas yang mengancam jiwa.

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan. Oleh karena itu kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu masalah kesehatan masyarakat yang utama di tingkat global, regional, dan nasional. Lebih dari 1,2 juta orang di seluruh dunia meninggal setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas, dan antara 20 dan 50 juta orang menderita cedera. Peningkatan kecelakaan lalu lintas terjadi di sebagian besar wilayah dunia. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa tiga per empat dari kematian akibat kecelakaan lalu lintas dialami oleh pria yang berada

dusia aktif. Di negara-negara maju, angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas telah menurun selama lima dekade terakhir. Diperkirakan kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan meningkat menjadi penyebab utama kematian kelima pada tahun 2030, yang mengakibatkan 2,4 juta kematian per tahun.¹

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 229 kecelakaan lalu lintas dapat digolongkan sebagai berikut :

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat sampai meninggal dunia.

Kecelakaan tidak terjadi kebetulan melainkan ada sebabnya. Oleh karena ada penyebabnya, sebab kecelakaan harus diteliti dan ditemukan, agar untuk selanjutnya dengan tindakan korektif yang ditujukan kepada penyebab itu serta dengan upaya preventif lebih lanjut kecelakaan dapat dicegah dan kecelakaan serupa tidak berulang kembali.²

Faktor-faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh beberapa hal :

1. Faktor Manusia
 - a) Pengemudi

¹World Health Organization. 2021. *HaddonMatrix*. www.wikipedia.id. Diakses pada Tanggal 14 Juni 2021.

²Sumamur P.K. 2013. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*. CV Sagung Seto Edisi 2, Jakarta, hlm. 70-71.

Pekerjaan pengemudi sendiri merupakan suatu koordinasi dari melihat, mengamati, mempersepsi keadaan jalan dan lingkungan, memutuskan apa yang harus dikerjakan dengan mengoperasikan segala peralatan baik mekanisme maupun elektronik di dalam kendaraan. Proses tersebut berlangsung dalam waktu sangat singkat mulai dari melihat atau mengamati, sampai dengan memutuskan disebut “reaksi” seorang pengemudi (manusia). Jadi apabila seorang pengemudi melihat suatu bahaya maka dalam beberapa detik ia sudah harus dapat memutuskan untuk mengerem kendaraannya. Sedangkan kejadian kecelakaan lalu lintas yang umumnya terjadi karena faktor manusia disebabkan karena mengemudikan kendaraannya dalam kecepatan tinggi dengan maksud tiba disuatu tujuan dengan cepat tanpa memperhatikan keselamatan orang lain atau dirinya sendiri. Hal ini terjadi karena memburu setoran khusus pada kendaraan angkutan penumpang umum³.

Selain itu beberapa faktor karena pengemudi yaitu⁴ :

- 1) Tidak disiplin (melanggar peraturan)
- 2) Emosional / tidak sabar
- 3) Daya Konsentrasi kurang
- 4) Kurang terampil
- 5) Ngantuk / Lelah
- 6) Mabuk (pengaruh obat / miras).

³Ami Suandi. 2004. Proses Penyidikan Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Kabupaten Wajo. Skripsi, Sekolah Tinggi Ilmu Hukum, hlm. 11-15.

⁴Subdit Dikmas Ditlantas Polri. 2009. *Panduan Praktis Berlalu Lintas*. Ditlantas POLRI, Jakarta, hlm. 53.

b) Pejalan Kaki (masyarakat)

Kecelakaan Lalu lintas dapat juga disebabkan oleh pejalan kaki, misalnya kurang berhati-hati saat menyebrang di jalur lalu lintas yang ramai, tidak menggunakan tempat penyebrangan/*zebra cross* dan naik atau turun kendaraan yang masih bergerak⁵.

2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan juga merupakan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Dalam hal ini, meliputi perlengkapan dan penerangan kendaraan. Perlengkapan kendaraan antara lain, alat-alat rem yang tidak berfungsi dengan baik, alat kemudi yang tidak baik cara kinerjanya, roda atau ban yang kondisinya sudah kurang baik. Penerangan kendaraan yang menyebabkan kecelakaan, apabila lampu tidak memenuhi standar yang telah ditetapkan, dan lampu yang menyilaukan pengemudi kendaraan lain⁶.

Beberapa faktor karena kendaraan juga dapat disebabkan antara lain ⁷:

- 1) Tidak Layak Jalan
- 2) Ban pecah
- 3) Rem, lampu tidak berfungsi
- 4) Melebihi muatan
- 5) Bukan peruntukan.

⁵ Sartono Nugroho. 2005. *Bahan Penyerta Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas*. Biro Pengembangan Personil POLRI Deputi SDM, Jakarta Selatan, hlm.12.

⁶*Ibid.*

⁷Subdit Dikmas Ditlantas Polri. *Op., Cit.*, hlm. 54.

3. Faktor Jalan

Faktor jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, misalnya keadaan jalan yang licin, jalanan sempit, tikungan yang terlalu tajam, jalan tidak rata atau berlubang.

4. Faktor Alam (Cuaca)

Hari hujan juga mempengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, juga penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan⁸.

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* dan *overloading* (ODOL).

Definisi dari kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) adalah⁹ :

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.

⁸<http://arfandisade-as.blogspot.com/2012/08/kecelakaan-lalu-lintas.html>. Diakses pada Tanggal 14 Juni 2021.

⁹<https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan-bermotor>. Diakses pada Tanggal 14 Juni 2021.

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 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.

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

Dikutip dari Situs Resmi Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Selatan diketahui bahwa kasus kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) ini kebanyakan merupakan kasus kecelakaan masal yang fatal, sehingga menyebabkan kerugian bagi banyak pihak. Sebagai contoh kasus kecelakaan yang melibatkan kendaraan ODOL yang terjadi di wilayah hukum Lampung Selatan adalah, pada hari Kamis tanggal 24 Mei 2018 telah terjadi kecelakaan di Jalan Lintas Sumatera Desa Bakauheni Kecamatan Bakauheni Kabupaten Lampung Selatan yang melibatkan kendaraan truck Mitsubishi Fuso dengan nomor polisi BE 9772 BG dengan muatan 20 ton tepung batu, yang mana kendaraan tersebut telah melebihi batas maksimal muatan yang berdasarkan buku uji berkala kendaraan tersebut adalah 14 ton. Truck tersebut menabrak truck cold diesel, truck hino box, dan kendaraan corr mixer. Akibat tabrakan tersebut kendaraan truck mengalami kerusakan parah, dan mengakibatkan korban luka berat serta meninggal dunia.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan yang bersinergi dengan Kepolisian selaku Penyidik Pegawai Negeri Sipil (selanjutnya disebut PPNS) menerapkan kebijakan Indonesia bebas kendaraan dengan muatan berlebih *overdimensi dan overloading* pada tahun 2023. Penerapan kebijakan ini mengacu pada pelanggaran hukum *overdimensi dan overloading* Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan, yaitu:

“Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta

gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 Ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Pasal 138 Ayat (3), angkutan umum dan atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum”.

Walaupun sudah jelas dasar hukumnya, namun masih banyak saja kasus *overdimensi* dan *overloading* yang terjadi setiap harinya, sehingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data dari *Integrated Road Safety Management System* (IRSMS) Korlantas Polri tentang data kecelakaan lalu lintas tahun 2019, kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) menjadi salah satu penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas. Hal ini menarik penulis untuk membuat skripsi dengan judul “Kebijakan Hukum Pidana *Overdimensi* dan *Overloading* Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Lampung Selatan”.

B. Permasalahan dan Ruang Lingkup Penelitian

1. Permasalahan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi permasalahan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- a. Bagaimanakah kebijakan hukum pidana dari *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas ?
- b. Apakah yang menjadi faktor penghambat dalam kebijakan hukum pidana *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas ?

2. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian adalah hukum pidana, dengan kajian mengenai kebijakan hukum pidana dari *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Lampung Selatan. Ruang lingkup lokasi penelitian adalah Kepolisian Resort Lampung Selatan dan Dinas Perhubungan Lampung Selatan dan waktu penelitian adalah Tahun 2022.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

a. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui, memahami dan menganalisis kebijakan hukum pidana dari *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas.
- 2) Untuk mengetahui dan mendeskripsikan faktor penghambat kebijakan hukum pidana *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas.

b. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kegunaan Teoritis

- a. Memberikan sumbangan pemikiran perihal kebijakan hukum pidana *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas.
- b. Memberikan sumbangan pemikiran mengenai faktor penghambat kebijakan hukum pidana *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas.

2. Kegunaan Praktis

- a. Memberikan landasan atau dasar pijakan atau rambu-rambu bagi pengemban kewenangan aparat penegak hukum dalam menertibkan *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
- b. Dapat dijadikan dasar pemahaman bagi masyarakat yang sering bersinggungan dengan pelanggaran hukum *overdimensi* dan *overloading* muatan kendaraan yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

D. Kerangka Teoritis dan Konseptual

1. Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis adalah konsep-konsep yang merupakan abstraksi dari hasil pemikiran atau kerangka acuan yang pada dasarnya bertujuan untuk mengadakan identifikasi terhadap dimensi-dimensi sosial yang dianggap relevan oleh peneliti. Kerangka teoritis merupakan tujuan akhir dari ilmu pengetahuan.

- a. Teori Kebijakan Hukum Pidana dan Faktor Penghambat Dalam Penerapan Kebijakan Hukum Pidana

Pengertian atau istilah kebijakan diambil dari istilah "*policy*" (Inggris) atau "*politiek*" (Belanda). Bertolak dari kedua istilah asing ini, maka istilah "kebijakan hukum pidana" dapat pula disebut dengan istilah "politik hukum pidana" yang dalam kepustakaan asing istilah "politik hukum pidana" ini

sering dikenal dengan berbagai istilah, antara lain “*penal policy*”, “*criminal law policy*” atau “*strafrechtspolitik*”.¹⁰

Barda Nawawi Arief menyatakan bahwa, Kebijakan penal (*penal policy*) dapat diartikan sebagai usaha yang rasional untuk menanggulangi kejahatan dengan menggunakan sarana hukum pidana. Penegakan hukum pidana yang rasional tersebut terdiri dari tiga tahap yaitu tahap formulasi (tahap kebijakan legislatif), tahap aplikasi (tahap kebijakan yudikatif) dan tahap eksekusi (tahap kebijakan administrasi). Berikut ini definisi dari tahapan-tahapan di atas¹¹ :

- 1) Tahap formulasi adalah tahap penegakan hukum pidana *in abstracto* oleh badan pembentuk undang-undang.
- 2) Tahap Aplikasi, tahap penegakan hukum pidana (tahap penerapan hukum pidana) oleh aparat-aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan hingga pengadilan.
- 3) Tahap Eksekusi, yaitu tahap penegakan (pelaksanaan) hukum pidana secara konkret oleh aparat pelaksana pidana.

Prof. Dr. Soerjono Soekanto berpendapat bahwa penegakan hukum terdapat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi dan mempunyai arti sehingga penegakan hukum dapat berdampak positif dan negatifnya terletak pada isi faktor tersebut. Terjadinya gangguan terhadap penegakan hukum terjadi apabila ada ketidakserasian antara nilai, kaidah, dan pola perilaku (“tritunggal”). Dalam hal terjadi ketidakserasian antara nilai-nilai yang berpasangan dan menjelma dalam kaidah-kaidah yang bersimpang siur, dan

¹⁰ H. Kenedy. 2017. *Kebijakan Hukum Pidana Dalam Sistem Penegakkan Hukum di Indonesia*. Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 9-10.

¹¹ Muladi dan Barda Nawawi Arief. 1992. *Teori dan Bunga Rampai Hukum Pidana*. Alumni, Bandung, hlm. 173.

pola perilaku tidak terarah yang akan dapat mengganggu kedamaian pergaulan hidup, maka penegakan hukum menjadi tidaklah dapat diwujudkan. Artinya, penegakan hukum akan menjadi tidaklah berjalan sebagaimana mestinya atau akan terganggu dalam perjalanan dan penegakan hukumnya. Masalah pokok penegakan hukum terletak kepada faktor-faktor yang mempengaruhinya.

Faktor-faktor tersebut adalah :

1) Faktor Hukumnya Sendiri

Hukum yang dimaksudkan adalah Undang-Undang atau peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh Pemerintah.

2) Faktor Penegak Hukumnya

Yang dimaksudkan dengan penegak hukum itu adalah pihak-pihak yang langsung maupun tidak langsung terlibat dalam penegakan hukum mulai dari Polisi, Jaksa, Hakim, Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK), Penasehat Hukum (Advokat) dan hingga petugas-petugas sipir masyarakat.

3) Faktor Sarana dan Fasilitas

Tanpa adanya atau dukungan sarana atau fasilitas yang memadai, maka tidaklah mudah penegakan hukum berlangsung dengan baik, yang antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan tinggi dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang cukup memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal tersebut tidak dipenuhi, maka sulitlah penegakan hukum dapat mencapai tujuannya.

4) Faktor Masyarakat

Dari sudut sosial dan budaya, Indonesia merupakan suatu masyarakat yang majemuk dengan sekian banyaknya golongan etnik dengan ragam kebudayaan-kebudayaan yang berbeda.

5) Faktor Kebudayaan

Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu untuk mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya ketika berhubungan dengan orang lain. Pada dasarnya, kebudayaan mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai mana yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa saja yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari).¹²

2. Konseptual

Kerangka konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep khusus yang merupakan kumpulan dari arti-arti yang berkaitan dengan istilah yang diteliti. Pada penelitian ini dijelaskan pengertian pokok yang dijadikan konsep dalam penelitian, sehingga mempunyai batasan tepat dalam penafsiran beberapa istilah, hal ini dimaksud untuk menghindari kesalahan pemahaman dalam penelitian. Istilah-istilah yang digunakan dalam skripsi ini adalah :

- a. Kebijakan hukum pidana adalah bagaimana hukum pidana dapat dirumuskan dengan baik dan memberikan pedoman kepada pembuat

¹²<https://business-law.binus.ac.id/2018/12/26/penegakan-hukum-masalahnya-apa/>. Diakses Pada Tanggal 25 Oktober 2021.

undang-undang (kebijakan legislatif), kebijakan aplikasi (kebijakan yudikatif), dan pelaksanaan hukum pidana (kebijakan eksekutif) (Sudarto, 1986).¹³

- b. *Overdimensi* muatan kendaraan adalah suatu kondisi dimensi kendaraan yang dibuat tidak sesuai dengan standar produksi pabrik yang ditentukan pemerintah. Sedangkan, *overloading* berarti kendaraan memuat barang melebihi daya angkut maksimumnya (Agus Riyanto, 2018).¹⁴
- c. Kecelakaan lalu lintas adalah 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 (Wikipedia, 2021).¹⁵

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda.

- d. Muatan Kendaraan adalah berat barang yang diangkut oleh mobil barang atau kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang (Wikipedia, 2021).

¹³Sudarto. 1986. *Hukum Pidana*. Kapita Selekta, Bandung, hlm. 80.

¹⁴Iskandar.2008. *Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial (Kuantitatif dan Kualitatif)*.GP Press, Jakarta, hlm. 45.

¹⁵<https://id.m.wikipedia.org>. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas. Diakses pada Tanggal 20 September 2021.

- e. Wilayah Hukum adalah wilayah dalam batas hukum suatu daerah (Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, 2022).¹⁶

E. Sistematika Penulisan

Agar penulisan skripsi ini dapat mencapai tujuan sebagaimana yang diharapkan maka sistematika penulisan terdiri dari :

BAB I. Pendahuluan

Bab ini, penulis mengemukakan latar belakang masalah, permasalahan dan ruang lingkup penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka konseptual, serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II. Tinjauan Pustaka

Bab ini, penulis mencoba menelusuri berbagai acuan yang berkaitan dengan materi pokok skripsi ini berupa; Kebijakan Hukum Pidana, Pengertian dan Unsur-Unsur Tindak Pidana, Pengertian *Overdimensi* dan *Overloading* Muatan Kendaraan, Kecelakaan Lalu Lintas, Teori Tentang Kebijakan Hukum Pidana, Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum Pidana *Overdimensi* dan *Overloading* Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.

BAB III. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan uraian tentang metode yang digunakan dalam penulisan skripsi ini, bab ini menjelaskan mengenai langkah-langkah yang digunakan penulis dalam melakukan pendekatan masalah, yaitu dalam hal memperoleh dan mengklarifikasikan sumber dan jenis data, cara penentuan populasi sampel, dan prosedur pengumpulan data. Dari proses pengolahan data, kemudian diuraikan dengan melakukan analisis data.

¹⁶<https://jabar.kemenkumham.go.id/pusat-informasi/artikel/kekeliruan-istilah-dalam-bahasa-hukum>. Diakses pada Tanggal 10 Januari 2022.

BAB IV. Hasil Penelitiandan Pembahasan

Bab ini berisikan tentang hasil penelitian dan pembahasan terhadap permasalahan. Adapun pembahasan yang dimaksud adalah Kebijakan Hukum Pidana *Overdimensi* dan *Overloading* Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Lampung Selatan.

BAB V. Penutup

Merupakan bab terakhir yang berisikan kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan dan kemudian memberikan beberapa saran yang dapat membantu serta berguna bagi pihak-pihak yang membutuhkan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Kebijakan Hukum Pidana

Secara terminologi kebijakan berasal dari istilah ”*policy*” (Inggris) atau ”*politiek*” (Belanda). Terminologi tersebut dapat diartikan sebagai prinsip-prinsip umum yang berfungsi untuk mengarahkan pemerintah (termasuk penegak hukum) dalam mengelola, mengatur atau menyelesaikan urusan-urusan publik, masalah-masalah masyarakat atau bidang-bidang penyusunan peraturan perundang-undangan dan mengalokasikan hukum atau peraturan dalam suatu tujuan (umum) yang mengarah pada upaya mewujudkan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat (warga Negara).¹⁷

Pengertian kebijakan hukum pidana menurut beberapa pakar¹⁸ :

1. Marc Ancel, menyatakan ”*modern criminal science*” terdiri dari tiga komponen, *Criminology*, *Criminal Law*, dan *Penal Policy*. *Penal Policy*, menurut Marc Ancel adalah suatu ilmu sekaligus seni yang pada akhirnya mempunyai tujuan praktis untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik dan untuk memberikan pedoman tidak hanya kepada pembuat undang-undang, tetapi juga kepada pengadilan yang

¹⁷ Lilik Mulyadi. 2008. *Bunga Rapai Hukum Pidana Perspektif Teoritis dan Praktik*. PT. Alumni, Bandung, hlm. 389.

¹⁸<https://budi399.wordpress.com/2019/04/01/kebijakan-hukum-pidana/>. Diakses pada Tanggal 1 Juli 2021.

menerapkan undang-undang dan juga kepada para penyelenggara atau pelaksana putusan pengadilan.

2. Sudarto, mendefinisikan politik hukum pidana adalah usaha untuk mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.
3. Muladi, menyatakan bahwa politik hukum pidana (*criminal law politics*) pada dasarnya merupakan aktivitas yang menyangkut proses menentukan tujuan dan cara melaksanakan tujuan tersebut. Dengan demikian terkait dengan proses pengambilan keputusan atau pemilihan melalui seleksi di antara berbagai alternatif yang ada mengenai apa yang menjadi tujuan dari sistem hukum pidana mendatang.

Berdasarkan pengertian yang telah dikemukakan maka dapat dikatakan bahwa politik hukum pidana pada dasarnya adalah usaha-usaha untuk mewujudkan hukum pidana secara lebih baik yang melalui tahap operasionalisasi/fungsionalisasi/konkretisasi hukum pidana, yaitu tahap perumusanaturan-aturan hukum pidana, kemudian tahap penegakan hukum di lapangan yang meliputi penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di pengadilan, serta pelaksanaan putusan pidana.¹⁹

Definisi kebijakan hukum pidana secara praktis, dapat didefinisikan sebagai usaha yang rasional dari masyarakat untuk menanggulangi kejahatan. Usaha ini meliputi pembentukan undang-undang dan aktifitas aparat penegak hukum yang sesuai dengan tugas dan fungsinya masing-masing. Pada akhirnya kebijakan hukum pidana tidak dapat bekerja sendiri, karena berhubungan dengan penegakan hukum

¹⁹Farida Kaplele. 2014. *Revitalisasi Sanksi Yang Hidup Di Masyarakat Dalam Pembaharuan Hukum Pidana Nasional*. LoGos Publishing, Bandung, hlm. 67.

baik hukum pidana, hukum perdata maupun hukum administrasi. Ruang lingkup kebijakan hukum pidana sebenarnya lebih luas daripada pembaharuan hukum pidana. Hal ini disebabkan karena kebijakan hukum pidana melalui tahap-tahap konkretisasi/operasionalisasi/fungsionalisasi hukum pidana yang terdiri dari :

1. Tahap Formulasi, yaitu tahap penegakan hukum *in abstracto* oleh badan pembuat undang-undang. Tahap ini disebut tahap kebijakan legislatif.
2. Tahap aplikasi, yaitu tahap penerapan hukum pidana *in concreto* oleh aparat penegak hukum mulai dari tahap penyelidikan (polisi) sampai ke pengadilan. Tahap ini disebut tahap yudikatif.
3. Tahap eksekusi, yaitu tahap pelaksanaan hukum pidana secara konkret oleh aparat-aparat pelaksana pidana, tahap ini disebut dengan tahap kebijakan eksekutif atau administratif.²⁰

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”.²¹ 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 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

²⁰Muladi. 2002. *Kapita Selekta Hukum Sistem Peradilan Pidana*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, hlm.13.

²¹Muladi dan Barda Nawawi Arief. 2010. *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*. Alumni, Bandung, hlm 158.

pendukungnya yakni Kepolisian, Kejaksaan, KPK, Pengadilan, Lembaga Pemasyarakatan serta Advokat.

Kebijakan hukum pidana dalam pelaksanaannya dapat dilakukan melalui berbagai strategi, sesuai dengan kebijakan pembangunan masyarakat yang mengacu pada kongres Perserikatan Bangsa-Bangsa (selanjutnya disebut PBB), diantaranya yaitu:

1. Strategi dasar/pokok penanggulangan kejahatan, ialah meniadakan faktor-faktor penyebab/kondisi yang menimbulkan terjadinya kejahatan;
2. Pencegahan kejahatan dan peradilan pidana harus ditempuh dengan kebijakan integral/sistemik;
3. Perlu memperhatikan beberapa kejahatan-kejahatan tertentu yang sifatnya transnasional, regional, dan internasional, yang berhubungan dengan kejahatan modern;
4. Perlu dibenahi dan ditingkatkan kualitas aparat penegak hukum;
5. Perlu dibenahi dan ditingkatkan kualitas institusi dan manajemen organisasi/manajemen data;
6. Perlu disusunnya *Guidelines, Basic Principle, Rules, Standard Minimum Rules* (selanjutnya disebut SMR);
7. Perlu ditingkatkan kerja sama internasional dan bantuan teknis, dalam rangka memperkuat *the rule of law* dan *management of criminal justice system*.²²

B. Pengertian dan Unsur-Unsur Tindak Pidana

Istilah tindak pidana berasal dari istilah yang dikenal dalam hukum pidana Belanda yaitu *strafbaar feit* atau *delict*, dalam bahasa Indonesia disamping istilah

²²Henny Nuraeny.*Op., Cit.* Hlm. 65.

Tindak Pidana untuk terjemahan *strafbaar feit* atau *delict* sebagaimana yang dipakai oleh R. Tresna dan Utrecht dalam buku C.S.T Kansil dan Christine S.T Kansil dikenal juga beberapa terjemahan yang lain seperti Perbuatan Pidana, Pelanggaran Pidana, Perbuatan yang boleh di hukum atau Perbuatan yang dapat dihukum.²³

Para ahli hukum berusaha untuk memberikan arti dan isi dari istilah itu, tapi sayangnya sampai saat ini belum ada keseragaman pendapat mengenai pengertian tindak pidana tersebut. Berikut ini beberapa definisi dari tindak pidana menurut para ahli hukum:

1. Moeljatno

Moeljatno mengatakan bahwa perbuatan pidana adalah “perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut”.²⁴

2. Yulies Tiena Masriani memberikan arti Peristiwa Pidana (Tindak Pidana) adalah “suatu kejadian yang mengandung unsur-unsur perbuatan yang dilarang oleh Undang-Undang, sehingga siapa yang menimbulkan peristiwa itu dapat dikenai sanksi pidana (hukuman)”.²⁵

3. Simons

Dalam rumusan *strafbaarfeit* yaitu:

²³C.S.T Kansil dan Christine S.T Kansil. 2007.*Pokok-Pokok Hukum Pidana*.PT Pradnya Paramitha, Jakarta, hlm.37.

²⁴Moeljatno. 2008.*Asas-Asas Hukum Pidana*. Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 59.

²⁵ Bambang Purnomo. 2001.*Orientasi Hukum Acara Pidana Indonesia*, AmartaYogyakarta, hlm. 120.

“Tindakan melawan hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun dengan tidak sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum”.²⁶

Simons berpendapat hukum pidana adalah kesemuanya perintah-perintah dan larangan-larangan yang diadakan oleh dan yang diancam dengan nestapa (pidana) barangsiapa yang tidak mentaatinya, kesemuanya aturan-aturan yang menentukan syarat-syarat bagi akibat hukum itu dan kesemuanya aturan untuk mengadakan (menjatuhi) dan menjalankan pidana tersebut. Alasan dari Simons mengapa *strafbaarfeit* harus dirumuskan seperti di atas karena:

- a. Untuk adanya suatu *strafbaarfeit* disyaratkan bahwa disitu terdapat suatu tindakan yang dilarang ataupun yang diwajibkan undang-undang di mana pelanggaran terhadap larangan atas kewajiban seperti itu telah dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum;
- b. Agar suatu tindakan seperti itu dapat dihukum maka tindakan itu harus memenuhi semua unsur dari delik seperti yang dirumuskan dengan undang-undang;
- c. Setiap *strafbaarfeit* sebagai pelanggaran terhadap suatu larangan atau kewajiban menurut undang-undang itu, pada hakikatnya merupakan tindakan melawan hukum atau suatu *onrechtmatige handeling*.

Jadi sifat melawan hukum timbul dari suatu kenyataan bahwa tindakan manusia bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, hingga pada dasarnya sifat

²⁶Evi Hartanti.2008.*Tindak Pidana Korupsi Edisi Ke Dua*. Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 5.

tersebut bukan suatu unsur dari delik yang mempunyai arti tersendiri seperti halnya dengan unsur lain²⁷.

4. E. Utrecht

Menerjemahkan *strafbaarfeit* dengan istilah peristiwa pidana yang sering juga ia sebut delik, karena peristiwa itu suatu *Handelen* atau *doen* positif atau suatu melalaikan *nalaten*-negatif maupun akibatnya (keadaan yang ditimbulkan karena perbuatan atau melalaikan itu). Peristiwa pidana merupakan suatu peristiwa hukum (*rechtsfeit*), yaitu peristiwa kemasyarakatan yang membawa akibat yang diatur oleh hokum. Tindakan semua unsur yang disingung oleh suatu ketentuan pidana dijadikan unsur yang mutlak dari suatu peristiwa pidana. Hanya sebagian yang dapat dijadikan unsur-unsur mutlak suatu tindak pidana. Yaitu perilaku manusia yang bertentangan dengan hukum (unsur melawan hukum), oleh sebab itu dapat dijatuhi suatu hukuman dan adanya seorang pembuat dalam arti kata bertanggungjawab.²⁸

Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (selanjutnya disebut KUHP) pengertian tindak pidana adalah hukum yang memuat peraturan-peraturan yang mengandung keharusan dan larangan terhadap pelanggarnya yang diancam dengan hukuman berupa siksa badan. Penjelasan tersebut dengan jelas menyebutkan bahwa hukum pidana adalah berisikan peraturan tentang keharusan sekaligus larangan. Pada prinsipnya sesuai dengan sifat hukum pidana sebagai hukum publik, tujuan pokok diadakannya hukum pidana ialah melindungi kepentingan-kepentingan masyarakat sebagai suatu kolektivitas dari perbuatan-

²⁷Erdianto Effendi. 2011. *Hukum Pidana Indonesia - Suatu Pengantar*. PT. Rafika Aditama, Bandung, hlm. 98.

²⁸*Ibid*, Hlm. 6

perbuatan yang mengancamnya atau bahkan merugikan baik itu datang dari perseorangan maupun kelompok orang (suatu organisasi).²⁹

Pada hakekatnya tiap-tiap perbuatan pidana harus terdiri dari unsur-unsur lahiriah (fakta) oleh perbuatan, mengandung kelakuan dan akibat yang ditimbulkan karenanya. Keduanya memunculkan kejadian dalam alam lahir (dunia). Berikut unsur tindak pidana menurut beberapa pendapat para Ahli Hukum:

1. Unsur tindak pidana menurut Moeljatno, meliputi unsur perbuatan, yang dilarang (oleh aturan hukum), ancaman pidana (bagi yang melanggar larangan).
2. Unsur tindak pidana menurut R. Tresna, meliputi perbuatan/rangkaian perbuatan, yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, diadakan tindakan penghukuman.
3. Unsur tindak pidana menurut Vos, meliputi kelakuan manusia, diancam dengan pidana, dalam peraturan Perundang-Undangan.
4. Unsur tindak pidana menurut Jonkers (menganut paham monisme), meliputi perbuatan, melawan hukum, kesalahan, dipertanggungjawabkan.
5. Unsur tindak pidana menurut Schravendijk, meliputi kelakuan, bertentangan dengan keinsyafan hukum, diancam dengan hukuman, dilakukan oleh orang dipersalahkan/kesalahan.³⁰

²⁹Ismul Gunadi. 2014. *Cepat dan Mudah Memahami Hukum Pidana*. Prenadamedia Group, Jakarta, hlm. 9.

³⁰Roeslan Saleh. 1981. *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*. Aksara Baru, Jakarta, hlm. 13.

C. Pengertian *Overdimensi* dan *Overloading* (ODOL) Muatan Kendaraan

Transportasi berasal dari kata Latin “*transportate*”, *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan atau pemindahan penumpang/barang dengan transportasi adalah untuk dapat mencapai tempat tujuan dan menciptakan/ menaikkan utilitas atau kegunaan dari barang yang diangkut.³¹

Transportasi dapat diklasifikasikan menurut macam/modal/jenisnya (*modes 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*)”.³²
2. Dari sudut geografis:
 - a. Angkutan antarbenua/kontinental;
 - b. Angkutan antar pulau;
 - c. Angkutan antar kota;
 - d. Angkutan antar daerah;
 - e. Angkutan di dalam kota.

Sistem transportasi dapat dibagi menjadi lima unsur pokok, yaitu:

³¹Gunawan, Herry.2014. *Pengantar Transportasi dan Logistik*.Raja Grafindo, Jakarta, hlm.1.

³²*Ibid.* Hlm. 2.

1. Manusia yang membutuhkan;
2. Barang yang dibutuhkan;
3. Kendaraan sebagai alat angkut;
4. Jalan sebagai prasarana angkutan;
5. Organisasi sebagai pengelola angkutan.³³

Kelima unsur sistem transportasi tersebut, yang paling terkait dengan penelitian ini adalah barang, sarana berupa angkutan barang, dan jalan sebagai prasarana angkutan, ketiga unsur tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Barang

Pengelompokkan barang dibagi menjadi beberapa kelompok yakni, menurut keutuhan dan mutu, tahap pengolahan, tahap pengolahan, kesiapan angkut dan cara pengemasan, ukuran, berat jenis, dan nilai.

2. Prasarana

Jaringan prasarana lalu lintas angkutan jalan terdiri dari ruang lalu lintas berupa jalan dan simpul lalu lintas berupa terminal. 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.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) merupakan aturan yang dibuat oleh pemerintah guna mengatur kendaraan di jalan raya. Kendaraan berupa kendaraan umum maupun kendaraan angkutan barang. Salah satu isi dari

³³*Ibid.*, Hlm. 23.

Undang-undang tersebut adalah daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor. Bahwa setiap kendaraan memiliki pengelompokannya menurut kelas jalannya masing masing. Pengelompokan ini didasarkan pada golongan kelas dari mulai kendaraan kecil hingga kendaraan besar. Guna dari penggolongan kendaraan ini adalah untuk mencegah kerusakan lingkungan (jalan) dan juga mencegah kerusakan terhadap kendaraan pengangkut beban yang mengangkutnya. Sesuai dengan Pasal 19 Ayat (2) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah mengatur bahwa:

“Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) terdiri atas:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
- c. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000

(sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan

- d. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton”.

Penggolongan jalan tersebut didasarkan pada beban angkut yang mampu dilewati oleh kendaraan yang merupakan dasar oleh Aparat Penegak Hukum maupun Dinas Terkait untuk melakukan penindakan terhadap pelanggar, maka dari itu Aparat Penegak Hukum maupun Dinas terkait untuk memberikan sanksi kepada pelanggar.

3. Sarana

Sarana adalah kendaraan atau moda angkutan yaitu suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus sesuai peruntukannya, yaitu sesuai dengan rancangan peruntukannya, kendaraan harus laik jalan, dan kendaraan harus sesuai dengan kelas jalan yang akan dilaluinya.

- a. Ukuran, kendaraan bermotor umum barang harus memenuhi persyaratan ukuran sebagai berikut:
 - 1) *Panjang* tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, 18.000 (delapan belas ribu) milimeter untuk kereta gandengan/kereta tempelan; *Lebar* tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter; *Tinggi* tidak melebihi 4.200 (empat meter dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu

koma tujuh) kali lebar kendaraan; *sudut pergi* kendaraan paling sedikit 8° (delapan derajat) diukur dari atas permukaan bidang jalan yang datar;

- 2) Jarak bebas antara bagian permanen paling bawah kendaraan bermotor terhadap permukaan bidang jalan tidak bersentuhan dengan permukaan bidang jalan;
- 3) Panjang bagian kendaraan yang menjulur ke belakang dari sumbu paling belakang maksimum 62,50% (enam puluh dua koma lima nol persen) dari jarak sumbunya, sedangkan yang menjulur ke depan dari sumbu paling depan maksimum 47,50% (empat puluh tujuh koma lima nol persen) dari jarak sumbunya;
- 4) Jika kendaraan memiliki tinggi keseluruhan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, wajib dilengkapi dengan tanda berupa tulisan yang mudah dilihat pengemudi di dalam ruang pengemudi;
- 5) Ukuran bak muatan terbuka mobil barang disesuaikan dengan konfigurasi sumbu, JBB, JBI dan spesifikasi tipe landasan kendaraan bermotor, jika tinggi bak muatan terbuka lebih rendah daripada jendela kabin belakang maka harus dipasang teralis;
- 6) Panjang, lebar, dan tinggi bak muatan terbuka dan tertutup harus sesuai spesifikasi teknis kendaraan bermotor dan daya angkut;
- 7) Jarak antara dinding terluar bagian belakang kabin dengan bak muatan bagian depan paling sedikit 150 (seratus lima puluh) milimeter untuk kendaraan sumbu belakang tunggal dan 200 (dua ratus) milimeter untuk kendaraan bermotor dengan sumbu belakang ganda atau lebih;

- g. Penempelan kendaraan bermotor, dilakukan menggunakan alat perangkai, menggunakan roda kelima yang dilengkapi dengan alat pengunci atau dilengkapi kaki-kaki penopang;
- h. Persyaratan teknis tambahan mobil Barang, berupa Perisaikolom, wajib ditambahkan pada mobil barang yang tinggi ujung landasannya/ bagian belakang/ samping badannya berjarak lebih dari 700 (tujuh ratus) milimeter diukur dari permukaan jalan, dan/atau sumbu paling belakang berjarak lebih dari 1.000 (seribu) milimeter, peralatan hidrolis, *pneumatic* atau mekanis yang berfungsi menaikkan atau menurunkan roda dari tanah yang disesuaikan dengan beban muatan; dan alat pengontrol kendaraan.

Tata cara pengangkutan barang ini diatur di dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan, dimana dalam Pasal 7-Pasal 10 Kepmenhub Nomor 69 Tahun 1993 diatur mengenai tata cara Pengangkutan Barang Umum, yakni antara lain:

1. Menaikkan dan/atau menurunkan barang umum harus:
 - a. dilakukan pada tempat-tempat yang tidak mengganggu keamanan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas
 - b. pemuatan barang umum dalam ruangan kendaraan pengangkutnya harus ditutup dengan bahan yang tidak mudah rusak dan diikat dengan kuat.
2. Barang umum yang menonjol melampaui bagian terluar belakang mobil barang tidak boleh melebihi 2.000 milimeter. Bagian yang menonjol lebih dari 1.000 milimeter, harus diberi tanda yang dapat memantulkan cahaya yang ditempatkan pada ujung muatan. Apabila barang umum yang menonjol

menghalangi lampu-lampu atau pemantul cahaya, maka pada ujung muatan tersebut ditambah, lampu-lampu dan pemantul cahaya.

3. Pemuatan barang umum dalam ruang muatan mobil barang harus disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional pada sumbu-sumbu kendaraan.

Salah satu permasalahan umum yang menjadi topik hangat saat ini adalah adanya kendaraan angkutan barang yang menyalahi aturan mengenai dimensi kendaraan dan muatan kendaraan dengan dalih untuk menghemat biaya transportasi dalam hal pengiriman barang. Kendaraan-kendaraan ini lah yang kemudian dikenal dengan sebutan kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (selanjutnya disebut ODOL). Kelebihan dimensi atau *overdimensi* adalah suatu kondisi dimensi kendaraan yang dibuat tidak sesuai dengan standar produksi pabrik yang ditentukan Pemerintah, hal ini berarti juga telah dimodifikasi dari keadaan standar dimensinya. Kelebihan muatan atau *overloading* berarti kendaraan memuat barang melebihi daya angkut maksimumnya. Kendaraan yang dimuati secara berlebihan memberikan kompromi terhadap standar keselamatan kendaraan tersebut.³⁴

Muatan berlebih adalah kondisi dimana beban muatan suatu kendaraan melebihi beban ijin (*legal limit*) yang dilakukan oleh pengusaha untuk memperkecil biaya pengiriman muatan dengan memuat lebih banyak dalam satu kali perjalanan. Pengemudi kendaraan yang *overloading* biasanya akan mengalami kecepatan bertambah pada saat jalan menurun, kecepatan berkurang saat jalan menanjak, membutuhkan jarak lebih jauh untuk pengereman, titik gravitasi mengalami

³⁴ Rezky, Yostisa. <https://balitbanghub.dephub.go.id/berita/kajian-pengendalian-over-dimensi-over-loading>. Diakses pada Tanggal 1 Juli 2021.

elevasi sehingga cenderung kontrol dalam menyetir berkurang sehingga mudah terbalik. Hal ini jelas menimbulkan dampak negatif di jalan, antara lain:

1. Infrastruktur jalan cepat rusak.
2. Laju kendaraan lain menjadi lambat, karena kendaraan lain harus menyesuaikan kecepatan kendaraanya dengan kendaraan *overdimensi dan overloading* (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*, pecahan, maupun rem blong.³⁵

Oleh karena kendaraan *overdimensi dan overloading* (ODOL) memberikan banyak dampak negatif maka pemerintah melalui Kementerian Perhubungan yang bersinergi dengan Kepolisian selaku Penyidik Pegawai Negeri Sipil (selanjutnya disebut PPNS) menerapkan kebijakan Indonesia bebas kendaraan dengan muatan berlebih *overdimensi dan overloading* pada tahun 2023. Penerapan kebijakan ini mengacu pada pelanggaran hukum *overdimensi dan overloading* Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan, yaitu:

“Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 Ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun

³⁵<https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan-bermotor>. Diakses pada Tanggal 1 Juli 2021.

ataudenda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Pasal 138 Ayat (3), angkutan umum dan atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum”.

D. Kecelakaan Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.³⁶

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. Meskipun telah diatur sedemikian rupa namun tetap saja masih terdapat permasalahan yang terjadi dalam ruang lalu lintas. Salah satunya adalah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Terdapat beberapa pendapat dari para ahli hukum mengenai definisi dari kecelakaan lalu lintas, antara lain:

1. Menurut F.D. Hobbs, kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit

³⁶https://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas. Diakses pada Tanggal 2 Juli 2021.

diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.³⁷

2. Menurut Carter, E.C.,Homburger,W.S., kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait.
3. Menurut Oglesby, C.H., suatu kecelakaan kendaraan bermotor, seperti halnya kecelakaan lainnya adalah kejadian yang berlangsung tanpa diduga atau diharapkan. Pada umumnya ini terjadi dengan sangat cepat. Selain itu, kecelakaan adalah puncak rangkaian kejadian yang naas. Apabila, dengan berbagai cara, mata rantai kejadian ini dapat diputuskan, maka kemungkinan terjadinya kecelakaan akan dapat dicegah.

Definisi kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang:

1. Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan Nomor 22 Tahun 2009 berisi “Kecelakaan lalu-lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tiba-tiba dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau pengendara jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda”.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

³⁷ Hobbs, F.D. 1995.*Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*.Penerbit Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, hlm. 78.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Kecelakaan Lalu Lintas dapat digolongkan dari :

1. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;

Kecelakaan Lalu Lintas ringan merupakan kecelakaan yang dapat berakibat kerusakan kendaraan atau barang.

2. Kecelakaan Lalu Lintas sedang;

Kecelakaan Lalu Lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang.

3. Kecelakaan Lalu Lintas berat;

Kecelakaan Lalu Lintas berat adalah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi 3 (tiga), yaitu:

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- b. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih Universitas Sumatera Utara dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.

- c. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

Terdapat 3 faktor utama penyebab kecelakaan, sebagai berikut³⁸:

1. Faktor manusia, faktor manusia dibagi menjadi dua golongan, yaitu pengemudi, termasuk pengemudi kendaraan yang tidak bermotor dan pejalan kaki, termasuk di dalamnya pedagang asongan dan pedagang kaki lima. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan, pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan dan tidak sedikit pura-pura tidak mengetahui aturan rambu-rambu lalu lintas.
2. Faktor kendaraan, kondisi kendaraan sangat berpengaruh dalam berkendara, kerusakan rem dan perlengkapan kendaraan harus diperhatikan. Meskipun kendaraan telah didesain untuk berkendara atau dipakai sesuai kebutuhan angkutan barang dan orang, tetapi masih juga terdapat kekurangan yang dapat berpengaruh pada pengemudi. Jumlah berat maksimum kendaraan untuk mengangkut orang atau barang harus diperhatikan sesuai jenis dan ukuran kendaraan agar tidak terjadi sesuatu yang tidak diinginkan. Untuk mengurangi faktor faktor kendaraan adalah perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan dan diperhatikan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

³⁸Mudjiastuti.2005. *Analisa Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya*. Universitas Diponegoro, Semarang, hlm. 28.

3. Faktor prasarana jalan dan lingkungan, kecelakaan yang disebabkan oleh faktor jalan dapat diklasifikasikan antara lain:
 - a. Kecelakaan lalulintas yang disebabkan oleh perkerasan jalan, diantaranya lebar perkerasan yang tidak memenuhi syarat, permukaan jalan yang licin dan bergelombang, permukaan jalan yang berlubang.
 - b. Kecelakaan lalulintas jalan yang disebabkan yang disebabkan oleh alinyemen jalan, diantaranya tikungan yang tajam dan tanjakan dan turunan yang terlalu curam.
 - c. Kecelakaan lalulintas jalan yang disebabkan oleh pemeliharaan jalan, yaitu jalan rusak dan perbaikan jalan yang menyebabkan krikil dan debu berserakan.
 - d. Kecelakaan lalulintas jalan yang disebabkan oleh penerangan jalan, yaitu tidak adanya lampu penerangan jalan pada malam hari dan lampu penerangan jalan yang rusak dan tidak terganti.
 - e. Kecelakaan lalulintas yang disebabkan oleh rambu-rambu lalu lintas, diantaranya rambu ditempatkan pada tempat yang tidak sesuai, rambu lalu lintas yang ada kurang atau rusak dan penempatan rambu yang membahayakan pengguna jalan.

Beberapa faktor tersebut, terdapat faktor yang saat ini menjadi perhatian khusus bagi pemerintah. Faktor tersebut adalah faktor kendaraan yang mana kendaraan dengan muatan berlebih atau biasa disebut kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL). Kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) ini sudah banyak menyebabkan kecelakaan, baik kecelakaan tunggal maupun kecelakaan ganda, yang mana merugikan banyak pihak. Oleh karena itu perlu dilakukan

penegakkan hukum yang ketat terhadap kendaraan-kendaraan tersebut. Dalam hal kasus kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL), 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 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).

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

E. Teori Tentang Kebijakan Hukum Pidana

Untuk melindungi hak-hak rakyat yang berorientasi kepada keadilan dan kesejahteraan rakyat, perlu diambil Kebijakan oleh Badan Negara Legislatif dan Eksekutif, dalam memformulasi regulasi hukum yang merupakan bagian dari sistem penegakan hukum secara *Inabstracto* yang tidak jarang dalam memformulasi hukum pihak Perguruan Tinggi diminta pendapatnya yang disebut dengan naskah akademik, dalam konteks hukum pidana kebijakan seperti ini disebut dengan Kebijakan Hukum Pidana (*Penal Policy*) atau kebijakan kriminal (*criminal policy*). Pengertian atau istilah kebijakan diambil dari istilah “*policy*” (Inggris) atau “*politiek*” (Belanda). Bertolak dari kedua istilah asing ini, maka istilah “kebijakan hukum pidana” dapat pula disebut dengan istilah “politik hukum pidana” yang dalam kepustakaan asing istilah “politik hukum pidana” ini sering dikenal dengan berbagai istilah, antara lain “*penal policy*”, “*criminal law policy*” atau “*strafrechtspolitik*”.³⁹

Pembuatan peraturan perundang-undangan dalam perumusannya yang disebut Kebijakan hukum pidana (*Penal Policy*) atau kebijakan (*Penal Policy*). Dalam Sistem Penegakan Hukum Di Indonesia kriminal (*criminal policy*) harus secara jelas dan terinci khususnya dalam perumusan sanksi agar tidak menimbulkan keraguan dalam penerapannya dan hukum itu dapat efektif sehingga dapat menciptakan keadilan dan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang berperkara. Agar hukum dapat efektif salah satunya adalah sanksi. Beberapa faktor yang perlu diperhatikan untuk menentukan apakah sanksi tersebut berperan di dalam mengefektifkan ketentuan hukum :

³⁹*Ibid.*

1. Masalah karakteristik dari sanksi itu sendiri, apakah sifat sanksinya cukup berat atau ringan saja.
2. Persepsi masyarakat di dalam menanggung resiko, kalau melanggar peraturan yang disertai sanksi negatif.
3. Jangka waktu penerapan sanksi tersebut bila dijatuhkan akan lebih efektif daripada ditunda pelaksanaannya.
4. Karakteristik jumlah orang yang terkena sanksi tersebut semakin sedikit, berarti semakin efektif sanksi tersebut.
5. Keinginan masyarakat perlu diperhitungkan sejauh mana menginginkan perilaku tertentu dilarang atau dikendalikan dengan ketat sehingga penerapan sanksi-sanksi negatif tertentu akan mendapatkan dukungan sosial yang luas dari masyarakat.⁴⁰

Pencegahan dan penanggulangan kejahatan dengan sarana “penal” merupakan “*penal policy*” atau “*penal law enforcement policy*” yang fungsionalisasi atau operasionalisasinya melalui beberapa tahap⁴¹ :

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 hukum atau penerap hukum tetapi juga aparat pembuat hukum, bahkan kebijakan legislatif merupakan tahap paling strategis dari *penal policy*.

⁴⁰Muladi dan Barda Nawawi Arief. 1992. *Teori dan Bunga Rampai Hukum Pidana*. Alumni, Bandung, hlm. 173.

⁴¹Barda Nawawi, *Op. cit.*, hlm 78-79.

F. Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum Pidana *Overdimensi* dan *Overloading* Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Soerjono Soekanto berpendapat bahwa penegakan hukum terdapat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi dan mempunyai arti sehingga penegakan hukum dapat berdampak positif dan negatifnya terletak pada isi faktor tersebut. Terjadinya gangguan terhadap penegakan hukum terjadi apabila ada ketidakserasian antara nilai, kaidah, dan pola perilaku (“tritunggal”). Dalam hal terjadi ketidakserasian antara nilai-nilai yang berpasangan dan menjelma dalam kaidah-kaidah yang bersimpang siur, dan pola perilaku tidak terarah yang akan dapat mengganggu kedamaian pergaulan hidup, maka penegakan hukum menjadi tidaklah dapat diwujudkan. Artinya, penegakan hukum akan menjadi tidaklah berjalan sebagaimana mestinya atau akan terganggu dalam perjalanan dan penegakan hukumnya. Masalah pokok penegakan hukum terletak kepada faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut adalah :

1) Faktor Hukumnya Sendiri

Hukum yang dimaksudkan adalah Undang-Undang atau peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh Pemerintah. Faktor hukum yang dimaksud adalah bermula dari undang-undangnya itu sendiri yang bermasalah.

Penegakan hukum yang berasal dari Undang-Undang itu disebabkan :

- a) Tidak diikutinya azas-azas berlakunya Undang-Undang
- b) Belum ada peraturan pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan Undang-Undang
- c) Ketidakjelasan arti kata-kata dalam Undang-Undang yang akan berakibat kesimpang siuran dalam penafsiran serta penerapannya. Disamping itu adalah ketidakjelasan dalam kata-kata yang dipergunakan dalam

perumusan pasal-pasal tertentu. Hal itu disebabkan, karena penggunaan kata-kata yang artinya dapat ditafsirkan secara luas sekali. Konsekuensi ini peraturan yang memuat pasal dengan kata-kata yang dapat ditafsirkan secara luas (multiinterpretasi) dan menyebabkan kesimpang siuran dalam penafsiran atau penerapannya sehingga pada akhirnya menimbulkan konflik.

Artinya, faktor hukum yaitu peraturan yang memiliki ketidakjelasan kata-kata dalam perumusan pasal-pasalnya terbukti telah mempengaruhi penegakan hukum terhadap sengketa di Indonesia. Masalah itu tumbuh karena meskipun Undang-Undang telah disahkan dan berlaku, tetapi hingga batas waktu tertentu belum juga dibuat peraturan pelaksanaannya sebagai perintah Undang-undang, sehingga akibatnya beberapa pasal dari Undang-Undang tidak dapat dijalankan.

2) Faktor Penegak Hukumnya

Yang dimaksudkan dengan penegak hukum itu adalah pihak-pihak yang langsung maupun tidak langsung terlibat dalam penegakan hukum mulai dari Polisi, Jaksa, Hakim, Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK), Penasehat Hukum (Advokat) dan hingga petugas-petugas sipir masyarakatan. Setiap profesi penegak hukum mempunyai wewenang atau kekuasaan tugas masing-masing. Hakim berada dalam peranan yang sangatlah menentukan ketika suatu keputusan diharapkan untuk lahir dan pelaksanaan tugas tersebut, hakim berada di dalam kemandiriannya sendiri, sedangkan tugas dari penegak hukum yang lainnya adalah meyakinkan dan menjelaskan kepada hakim apa dan bagaimanakah permasalahan hukumnya, sehingga akan diperoleh suatu

keyakinan hakim untuk dapat memutuskannya secara adil dan juga bijaksana. Namun permasalahannya tidak sesederhana itu, sebab kenyataannya penegakan hukum tidak berjalan dalam koridor yang benar, sehingga penegakan hukum mengalami kendala dalam tingkatan teknis operasional di masing-masing penegak hukum. Penyebabnya antara lain :

- a) Pertama rendahnya kualitas hakim, jaksa, polisi dan *advokat*;
- b) Kedua, Tidak diindahkannya prinsip *the right man in the right place*;
- c) Ketiga, rendahnya komitmen mereka terhadap penegakan hukum;
- d) Keempat, tidak adanya mekanisme penegakan hukum yang terintegrasi, baik dan *modern*;
- e) Kelima, kuatnya pengaruh dan intervensi politik dan kekuasaan ke dalam dunia caturwangsa, terutama ke badan kepolisian, kejaksaan dan kehakiman; Terakhir hal yang kuatnya tuduhan tentang adanya korupsi dan *organized crime* antar anggota penegak hukum dengan tuduhan mafia peradilan.

3) Faktor Sarana dan Fasilitas

Tanpa adanya atau dukungan sarana atau fasilitas yang memadai, maka tidaklah mudah penegakan hukum berlangsung dengan baik, yang antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan tinggi dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang cukup memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal tersebut tidak dipenuhi, maka sulitlah penegakan hukum dapat mencapai tujuannya.

4) Faktor Masyarakat

Dari sudut sosial dan budaya, Indonesia merupakan suatu masyarakat yang majemuk dengan sekian banyaknya golongan etnik dengan ragam kebudayaan-kebudayaan yang berbeda. Seorang penegak hukum harus mengenal stratifikasi sosial atau pelapisan masyarakat yang ada dalam suatu lingkungan beserta tatanan status/kedudukan dan peranan yang ada. Setiap stratifikasi sosial pasti ada dasar-dasarnya. Hal lainnya yang perlu diketahui dan dipahami adalah perihal lembaga-lembaga sosial yang hidup, serta sangat dihargai oleh bagian terbesar warga-warga masyarakat yang ada. Dengan mengetahui dan memahami hal-hal tersebut, maka dapat memudahkan penegak hukum untuk mengidentifikasi nilai-nilai dan norma-norma atau kaidah-kaidah yang berlaku di lingkungan tersebut. Dalam garis besar, masyarakat di Indonesia terbagi dua yaitu masyarakat kalangan atas (orang kaya) dan kalangan bawah (orang miskin). Penegakan hukum diantara keduanya pun sangat berbeda penyelesaiannya. Hal ini karena pola pikir dan pengetahuan yang jelas berbeda. Jika orang kalangan bawah, keinginan atau taatnya pada suatu hukum oleh seseorang sangat kecil kemungkinannya atau tidak mau mematuhi hukum yang telah diatur. Hal ini, disebabkan kurang pengetahuan dan pendidikan yang mereka miliki sangat terbatas, dan tidak dapat mengetahui bahwa ada sanksi yang akan mengikat jika dilanggar (*blue collar crime*). Sedangkan, orang-orang kalangan atas cenderung mengikuti hukum atau aturan-aturan yang ada, karena mereka lebih memiliki pengetahuan yang banyak tentang hukum dan mengetahui sanksinya.

5) Faktor Kebudayaan

Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu untuk mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya ketika berhubungan dengan orang lain. Pada dasarnya, kebudayaan mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai mana yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa saja yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Sebenarnya, faktor kebudayaan memiliki kemiripan dengan faktor masyarakat. Hanya saja, di dalam faktor kebudayaan lebih ditekankan mengenai masalah sistem nilai-nilai yang ada di tengahnya masyarakat. Dalam faktor masyarakat, dikatakan bahwa tingkat kepatuhan masyarakat terhadap ketataan aturan masyarakat masih rendah. Hal ini, dikarenakan adanya budaya kompromistis sering terjadi masyarakat Indonesia. Kenyataannya, akan terdapat kecenderungan budaya masyarakat untuk meloloskan diri dari aturan yang berlaku menjadi-jadi.⁴²

⁴²*Ibid.*

III. METODE PENELITIAN

Dalam upaya untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam melakukan penelitian dibutuhkan metode ilmiah yang merupakan suatu cara yang digunakan dalam pelaksanaan suatu penelitian untuk mendapatkan data yang objektif dan akurat, dalam mengolah dan menyimpulkan serta memecahkan suatu masalah. Dalam melakukan kegiatan penelitian, peneliti melakukan kegiatan yang terdiri langkah-langkah, yaitu:

A. Pendekatan Masalah

Dalam membahas permasalahan yang terdapat dalam penelitian skripsi ini, peneliti melakukan dua pendekatan yaitu melalui pendekatan yuridis normatif dan pendekatan yuridis empiris guna untuk mendapatkan suatu hasil penelitian yang benar dan objektif sebagai berikut:

1. Pendekatan Yuridis Normatif

Pendekatan yuridis normatif yaitu pendekatan dengan cara menelaah kaidah-kaidah, norma-norma, aturan-aturan yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti. Pendekatan tersebut dimaksud untuk mengumpulkan berbagai macam peraturan perundang-undangan, teori-teori dan literatur-literatur yang erat hubungannya dengan masalah yang akan diteliti yaitu mengenai Kebijakan Hukum Pidana *Overdimensi* dan *Overloading* Muatan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Lampung Selatan.

2. Pendekatan Empiris

Pendekatan empiris dilakukan dengan cara meneliti dan mengumpulkan data primer yang diperoleh secara langsung melalui penelitian terhadap objek penelitian dengan cara wawancara dengan responden atau narasumber yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.

B. Sumber dan Jenis Data

1. Sumber Data

Sumber data penelitian ini berasal dari studi kepustakaan dan studi lapangan. Studi kepustakaan dilakukan dengan maksud memperoleh data sekunder yaitu melalui serangkaian kegiatan membaca, mengutip, mencatat buku-buku, menelaah perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan. Sedangkan studi lapangan dilakukan dengan maksud untuk memperoleh data primer dengan melakukan penelitian langsung dilapangan. Adapun cara yang digunakan untuk memperoleh data primer tersebut, penulis melakukan wawancara yaitu untuk melakukan pernyataan secara lisan dan untuk dijawab secara lisan pula.

2. Jenis Data

Dalam melakukan penelitian, diperlukan keterangan-keterangan yang terkait dengan permasalahan yang berupa data. Adapun data yang diperlukan adalah sebagai berikut :

a. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang digunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian ini melalui studi kepustakaan dengan cara

membaca, mengutip, mempelajari dan menelaah literatur-literatur atau bahan-bahan yang ada.

Data sekunder terdiri dari 3 (tiga) bahan hukum, yaitu :

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat sifatnya. Untuk penulisan skripsi ini, bahan hukum primer yang digunakan adalah :

- a) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Jo Undang-Undang Nomor 73 Tahun 1958 tentang Pemberlakuan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- b) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undnag-Undang Hukum Acara Pidana.
- c) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia.
- d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Untuk penulisan skripsi ini, bahan hukum primer yang digunakan adalah :

- a) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Riksa Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

c) Peraturan Pemerintah Nomor 92 Tahun 2015 tentang Pemberlakuan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, antara lain seperti Buku-Buku Literatur dan Karya Ilmiah yang berkaitan dengan permasalahan penelitian, Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, Kamus Hukum maupun Majalah dan Surat Kabar/Media Cetak.

b. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung hasil penelitian di lapangan pada objek penelitian yang dilakukan di Wilayah Hukum Lampung Selatan.

C. Penentuan Narasumber

Penelitian ini membutuhkan narasumber sebagai sumber informasi untuk memberikan penjelasan terkait dengan permasalahan yang akan dibahas.

Narasumber penelitian ini adalah sebagai berikut :

- | | | |
|---|---|-----------|
| 1) Penyidik lalu lintas Kepolisian Resort Lampung Selatan | = | 1 orang |
| 2) Pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Selatan | = | 1 orang |
| 3) Anggota Organisasi Angkutan Darat (Organda) Provinsi Lampung | = | 1 orang |
| 4) Dosen Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung | = | 1 orang + |
| | | <hr/> |
| | | 4 orang |

D. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data

1. Prosedur Pengumpulan Data

Untuk melengkapi data guna pengujian penelitian ini, digunakan prosedur pengumpulan data yang terdiri dari :

a. Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara mengadakan studi kepustakaan (*library research*), dilakukan dengan cara membaca, mempelajari, mengutip dan menelaah literatur-literatur maupun peraturan perundang-undangan, serta bahan hukum lainnya yang menunjang dan berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas.

b. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui studi lapangan (*field research*) dengan cara observasi. Observasi adalah pengumpulan data secara benar dan objektif langsung terhadap objek penelitian. Untuk memperoleh data dilakukan penelitian di Wilayah Hukum Lampung Selatan.

2. **Prosedur Pengolahan Data**

Setelah data terkumpul, selanjutnya adalah pengolahan data, yaitu kegiatan merapikan dan menganalisa data tersebut, kegiatan ini meliputi kegiatan seleksi data dengan cara memeriksa data yang diperoleh melalui kelengkapan, pengklasifikasian atau pengelompokan data secara sistematis. Kegiatan pengolahan data dapat dilakukan sebagai berikut :

- a. Editing data, yaitu memeriksa atau meneliti data yang keliru, menambah serta melengkapi data yang kurang lengkap.
- b. Klasifikasi data, yaitu penggolongan atau pengelompokan data menurut pokok bahasan yang telah ditentukan.
- c. Sistematisasi data, yaitu penempatan data pada tiap pokok bahasan secara sistematis hingga memudahkan interpretasi data.

E. Analisis Data

Analisis data merupakan usaha untuk menemukan jawaban atas pertanyaan mengenai perihal di dalam rumusan masalah serta hal-hal yang diperoleh dari suatu penelitian pendahuluan. Dalam proses analisis data ini, rangkaian data yang telah tersusun secara sistematis menurut klasifikasinya kemudian diuraikan dan dianalisis secara yuridis kualitatif, yakni dengan memberikan pengertian terhadap data yang dimaksud menurut kenyataan yang diperoleh di lapangan, sehingga hal tersebut benar-benar dari pokok masalah yang ada dan disusun dalam bentuk kalimat ilmiah secara sistematis yang berupa jawaban permasalahan berdasarkan hasil penelitian.

V. PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kebijakan hukum pidana dari *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas adalah berdasarkan Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 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. Dalam hal penertiban kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) hanya dikenai sanksi tilang berdasarkan Pasal 169, Pasal 307, dan Pasal 316 Undang-Undang Lalu Lintas.
2. Faktor penghambat dalam hal penerapan kebijakan hukum pidana terhadap kendaraan dengan muatan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas adalah kurangnya kualitas sumberdaya manusia Penyidik Pegawai Negeri Sipil Lalu Lintas Angkutan Jalan, Adanya oknum yang nakal, Keterbatasan sarana dan prasarana, Kesadaran Perusahaan yang rendah, Kurangnya kontrol publik.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, berikut saran yang diberikan oleh penulis :

1. Untuk mengurangi pelanggaran kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) serta mengurangi dampak kecelakaan yang diakibatkan oleh kendaraan tersebut diperlukan aturan yang tegas dari pemerintah dan peran serta dari perusahaan pemilik kendaraan untuk dapat mengikuti aturan dan regulasi yang berlaku dalam pemerintahan.
2. Untuk menekan faktor penghambat dalam hal penerapan kebijakan hukum pidana *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas, maka harus dilakukan pembenahan. Dari segi pemerintah, harus dilakukan pembenahan dalam setiap *stake holder* yang berhubungan dengan upaya penertiban kendaraan *overdimensi* dan *overloading* (ODOL), baik dari segi SDM, infrastruktur ataupun teknologi, memberikan sanksi yang dapat memberikan efek jera, serta memberikan solusi bagi para pengusaha agar mereka tidak mengalami kerugian dan pertumbuhan ekonomi semakin meningkat. Dari segi pengusaha, harus menaati aturan yang berlaku di pemerintahan, apabila pemerintah telah memberikan solusi yang terbaik bagi para pengusaha sehingga para pengusaha tidak dirugikan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- C.S.T Kansil dan S.T Kansil, Christine. 2007. *Pokok-Pokok Hukum Pidana*. PT Pradnya Paramitha, Jakarta.
- Carter, E.C., Homburger, W.S.1978. *Introduction to Transportation Engineering*. Intitute of Transportation Engineers, Washington, D.C.
- Chazawi, Adami. 2002. *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1: Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-Teori Pidana dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*. PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- . 2002. *Pengantar Hukum Pidana*. Grafindo, Jakarta.
- . 2010. *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Effendi, Erdianto.2011. *Hukum Pidana Indonesia - Suatu Pengantar*. PT. Rafika Aditama, Bandung.
- Gunawan, Herry.2014. *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Raja Grafindo, Jakarta.
- Gunadi, Ismul. 2014. *Cepat dan Mudah Memahami Hukum Pidana*. Prenadamedia Group, Jakarta.
- Hartanti, Evi.2008.*Tindak Pidana Korupsi Edisi Ke Dua*. Sinar Grafika, Jakarta.
- Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Penerbit Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Iskandar.2008. *Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial (Kuantitatif dan Kualitatif)*. GP Press, Jakarta.
- Kaplele, Farida. 2014. *Revitalisasi Sanksi Yang Hidup Di Masyarakat Dalam Pembaharuan Hukum Pidana Nasional*. LoGos Publishing, Bandung.
- Kartika, Metta. 2009. *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas*. Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, Jakarta.

- Luthan, Salman. 2014. *Kebijakan Kriminalisasi di Bidang Keuangan*. FH UII Press, Yogyakarta.
- Moeljatno. 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Mulyadi, Lilik. 2008. *Bunga Rampai Hukum Pidana Perspektif Teoritis dan Praktik*. PT. Alumni Bandung.
- Mudjiastuti. 2005. *Analisa Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya*. Universitas Diponegoro, Semarang.
- Muladi dan Arief, Barda Nawawi. 2010. *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*. Alumni, Bandung.
- Muladi. 2002. *Kapita Selekta Hukum Sistem Peradilan Pidana*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Mulyadi, Mahmud. 2008. *Criminal Policy: Pendekatan Integral Penal Policy dan Non Penal Policy Dalam Penanggulangan Kejahatan Kekerasan*. Pustaka Bangsa Press, Medan.
- Nawawi Arief, Barda. 1996. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Citra Aditya Bhakti, Bandung.
- . 2001. *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*. PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- . 2009. *Kebijakan Legeslatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara*. Badan Penerbit UNDIP, Semarang.
- Nugroho, Sartono. 2005. *Bahan Penyerta Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas*. Biro Pengembangan Personil POLRI Deputi SDM, Jakarta Selatan.
- Nuraeny, Henny. 2011. *Tindak Pidana Perdagangan Orang (Kebijakan Hukum Pidana dan Pencegahaannya)*. Sinar Grafika, Jakarta.
- Oglesby, Clarkson H. dan Hicks, R. Gary. 1998. *Teknik Jalan Raya*. Erlangga, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Riksa Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 92 Tahun 2015 tentang Pemberlakuan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

- Purnomo, Bambang. 2001. *Orientasi Hukum Acara Pidana Indonesia*, Amarta Yogyakarta.
- Saleh, Roeslan. 1981. *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*. Aksara Baru, Jakarta.
- Sudarto. 1986. *Hukum Pidana*. Kapita Selekta, Bandung.
- Subdit Dikmas Ditlantas Polri. 2009. *Panduan Praktis Berlalu Lintas*. Ditlantas POLRI, Jakarta.
- Suma'mur P.K. 2013. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*. CV Sagung Seto Edisi 2, Jakarta.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Jo Undang-Undang Nomor 73 Tahun 1958 tentang Pemberlakuan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undnag-Undang Hukum Acara Pidana.
- Yulies Tina Masriani. 2004. *Pengantar Hukum Indonesia*. Sinar Grafika, Jakarta.

B. Sumber Lainnya

- Arfandi Sade. <http://arfandisade-as.blogspot.com/2012/08/kecelakaan-lalu-lintas.html>. Diakses pada Tanggal 14 Juni 2021.
- Budiyanto. <https://budi399.wordpress.com/2019/04/01/kebijakan-hukum-pidana/>. Diakses pada Tanggal 1 Juli 2021.
- <https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan-bermotor>. Diakses pada Tanggal 1 Juli 2021.
- <https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan-bermotor>. Diakses pada Tanggal 14 Juni 2021.
- Rezky, Yostisa. <https://balitbanghub.dephub.go.id/berita/kajian-pengendalian-over-dimensi-over-loading>. Diakses pada Tanggal 1 Juli 2021.
- Ria Anastasia. <https://www.tribunnews.com/bisnis/2019/09/29/kemenhub-tambah-55-petugas-untuk-tertibkan-truk-muatan-berlebih?page=all>. Diakses Pada Tanggal 12 Januari 2022.

Togar Simatupang. <https://www.slideshare.net/togar/digitalisasi-penanggulangan-odol-over-dimension-over-load>. Diakses Pada Tanggal 12 Januari 2022.

Wikipedia.https://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas. Diakses pada Tanggal 2 Juli 2021.

World Health Organization. 2021. *HaddonMatrix*. www.wikipedia.id. Diakses pada Tanggal 14 Juni 2021.