

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA *OVER DIMENSION OVER LOADING* (ODOL) BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Samsir siagian
Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh
Email : Samsir.200510153@mhs.unimal.ac.id

Umami Kalsum
Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh
Jln. Jawa, Kampus Bukit Indah, Blang Pulo, Muara Satu, Lhokseumawe, Aceh, 24355
Email : Ummikalsum@unimal.ac.id

Nuribadah
Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh
Jln. Jawa, Kampus Bukit Indah, Blang Pulo, Muara Satu, Lhokseumawe, Aceh, 24355
Email : Nuribadah@unimal.ac.id

Abstract

This research aims to examine the legal regulation of Over Dimension Overload (ODOL) vehicles based on Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transport, and to identify the administrative and criminal sanctions for perpetrators of ODOL violations under this law. The research approach is based on a statutory approach, with a descriptive research nature. The data source used is secondary data obtained from library materials, including indirect information through library sources, documentary materials, scholarly articles, reports, and related literature. The research method is normative, involving the study of library materials such as legal norms or secondary data, which consists of primary legal materials, secondary legal materials, and tertiary legal materials. The research findings show that although Law No. 22 of 2009 regulates vehicle dimensions and loads, it does not explicitly address or prohibit ODOL (Over Dimension Over Load), nor does it provide clear mandatory provisions regarding ODOL. This regulation is often not strict enough, and its implementation is less effective. Several provisions in the law do not cover all practical aspects of ODOL violations, and the sanctions imposed do not always have the desired deterrent effect. The lack of thorough regulation and insufficient monitoring mechanisms has led to the inconsistency in addressing ODOL vehicles. This study recommends that Law No. 22 of 2009 be revised to clarify the prohibition of ODOL, vehicle dimension limits, and the sanctions for violations. Additionally, updating government regulations is necessary to implement effective administrative and criminal sanctions.

Keywords: *OverDimension OverLoading, Crime, Law Enforcement, Legislation.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hukum terhadap kendaraan *Over Dimension Overload* berdasarkan UU No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dan mengetahui sanksi administrasi dan pidana bagi pelaku tindak pidana *Overdimension Overload* berdasarkan uu no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Pendekatan penelitian ini adalah pendekatan undang-undang, Sifat penelitian deskriptif, sumber bahan hukum digunakan data sekunder diperoleh dari bahan pustaka berupa keterangan secara tidak langsung melalui pustaka, bahan-bahan dokumenter, tulisan ilmiah, laporan dan literatur yang terkait dengan penelitian. Metode penelitian

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL) BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Samsir Siagian, Umami Kalsum, Nuribadah

Vol.7 No.4

normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka seperti norma-norma hukum atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun Undang-Undang No 22 Tahun 2009 mengatur tentang dimensi dan muatan kendaraan tetapi tidak menjelaskan secara eksplisit tidak ditemukan satu pasal pun yang melarang atau mewajibkan secara tegas tentang ODOL, peraturan ini seringkali tidak cukup ketat dan implementasinya kurang efektif. Beberapa ketentuan dalam undang-undang tersebut belum mencakup semua aspek praktis dari pelanggaran ODOL, dan sanksi yang diterapkan tidak selalu memberikan efek jera yang diharapkan. Kekurangan dalam ketelitian peraturan dan kurangnya mekanisme pengawasan yang memadai mengakibatkan banyak kendaraan ODOL yang tidak tertindak secara konsisten. Penelitian ini menyarankan bahwa perlu merevisi UU No. 22 Tahun 2009 untuk memperjelas larangan ODOL, batas dimensi, dan sanksi. Pembaruan Peraturan Pemerintah juga dibutuhkan untuk sanksi administratif dan pidana yang efektif.

Kata Kunci : Over Dimension Over Loading, Tindak Pidana, Penegakan Hukum, Perundang-undangan

1. PENDAHULUAN

Hukum mempunyai keinginan yang ingin dicapai. Tujuan utama hukum adalah mewujudkan ketertiban masyarakat, menciptakan keteraturan dan keseimbangan. Dengan tercapainya ketertiban dalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia dapat terlindungi. Untuk mencapai tujuan tersebut, hukum bertugas membagi hak dan kewajiban antar individu dalam masyarakat. Hukum membagi kewenangan dan mengatur cara penyelesaian permasalahan hukum serta menjaga kepastian hukum.¹

Lalu lintas dan angkutan jalan (selanjutnya disingkat LLAJ) mempunyai peranan strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945). Indonesia). Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ harus terus mengembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan perekonomian.²

Penyelenggaraan LLAJ berpedoman pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UU LLAJ), yang memuat

¹ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 2005, hlm.77

² Lambang Antono. "Implementasi Kebijakan Odol Dalam Upaya Meningkatkan Sistem Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Angkutan Barang." *Jurnal Ilmiah Multi Disiplin Indonesia*, vol. 1, no. 11 (2022): 1721

sejumlah ketentuan antara lain tujuan utama penyelenggaraan LLAJ, pembagian kewenangan antara instansi pemerintah dan pemerintah daerah, peraturan. terkait dengan aspek teknis operasional LLAJ, prasarana LLAJ, dan upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Dalam UU LLAJ terdapat tiga tujuan utama diselenggarakannya LLAJ, yaitu: mewujudkan pelayanan LLAJ yang aman, tenteram, tertib, lancar, dan terintegrasi dengan moda transportasi lain untuk mendorong pertumbuhan perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa dan persatuan, dan menjunjung tinggi harkat dan martabat bangsa; mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya nasional; serta mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Kasus terkait hal ini terjadi di kawasan Lhokseumawen pada tahun 2022 di temukan transportasi angkutan barang yang melanggar *overdimension overloading*. Dalam hal ini pihak kepolisian lalu lintas Lhokseumawe menemukan truk angkutan barang yang melanggar sekitar 25 truk yang Over kapasitas dalam situasi ini pihak ke polisian lalu lintas Lhokseumawe memberikan tilang terhadap pengemudi yang membawa truk tersebut.³ Dalam hal ini tidak satupun kasus *Overdimension* dan *Overloading* sampai ketahap Pengadilan Negeri Lhoukseumawe ini yang menjadikan suatu pertanyaan besar bagi peneliti untuk dasar penelitian tersebut.

Keberadaan kendaraan *Over dimensional Over loading (ODOL)* dinilai menjadi salah satu permasalahan utama sektor transportasi barang di tanah air, khususnya di wilayah Aceh, Lhokseumawe. Penggunaan kendaraan jenis ODOL untuk mengangkut barang di jalan raya menimbulkan permasalahan di bidang transportasi dan menimbulkan berbagai kerugian, mulai dari kecelakaan lalu lintas hingga kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan. Penyebab truk kelebihan muatan kerusakan jalan dan secara signifikan dapat mengurangi umur jalan sehingga menyebabkan peningkatan biaya perbaikan jalan. Setiap tahunnya negara harus mengeluarkan dana sebesar 43 triliun untuk memperbaiki jalan yang rusak akibat truk-truk obesitas.

³ Redaksi, *Polantas Tilang 25 Truk Bawa Barang Over Kapasitas di Lhokseumawe* (berita online infoaceh.net) Senin, 14 Februari 2022 | 22:37 WIB tersedia di situs: <https://infoaceh.net/umum/polantas-tilang-25-truk-bawa-barang-over-kapasitas-di-lhokseumawe/>

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL) BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Samsir Siagian, Umami Kalsum, Nuribadah
Vol.7 No.4

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kelebihan beban dapat mengurangi sepertiga umur jalan jika misalnya desain jalan 10 tahun, karena ODOL umur jalan hanya tiga tahun. Dampak kerusakan yang ditimbulkan oleh ODOL juga tidak sepele, mulai dari kerusakan jalan, putusnya jembatan, hingga kecelakaan truk (siang maupun malam). Permasalahan lain yang diakibatkan oleh ODOL antara lain menurunnya kualitas pelayanan transportasi akibat melambatnya kecepatan kendaraan akibat penurunan kecepatan, meningkatnya biaya operasional karena waktu tempuh yang lama dan kendaraan cepat mogok, serta kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian materil.⁴

Berdasarkan hal tersebut menggambarkan bahwa *Overload* dan *Overdimensi* merupakan kehendak dari penyedia jasa akan tetapi dalam penindakannya seringkali di dapatkan tidak sesuai dengan amanat Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan yang mana pelaku tersebut harus di kenakan pasal 307 dan 277. Polisi satuan lalu lintas selaku lembaga yang berwenang untuk menanggapi tindakan pidana tersebut berdasarkan yang sudah tercantum di dalam Pasal 260 UU LLAJ. Untuk melakukan proses Penyelidikan apa bila di temukan kendaraan *Overload* dan *Overdimensi* yang tidak sesuai dengan uji fisik yang layak berkendara sebagaimana dimaksud pasal 50 ayat (1) dan (2). Akan tetapi penindakan tersebut hanya berupa teguran dan sanksi administrasi tilang. Dalam amanat Pasal 169 ayat (1). Sudah di jelaskan bahwa dapat dipidana dengan satu tahun penjara hal tersebut tidak sesuai dengan dampak yang terjadi kepada pengendara lain apabila terjadi kecelakaan yang di akibat kan oleh tindakan *Overload* dan *Overdimension* tersebut.

Penelitian oleh Erlin Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang pada tahun 2023 dengan Judul Skripsi "Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Kendaraan Over Dimension and Overload (ODOL) Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Hukum." Permasalahan dalam skripsi ini adalah bagaimana penegakan hukum terhadap pengemudi kendaraan kelebihan dimensi dan kelebihan beban serta sanksi yang tepat sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

⁴ Lambang Antono. "Implementasi Kebijakan Odol Dalam Upaya Meningkatkan Sistem Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Angkutan Barang." Jurnal Ilmiah Multi Disiplin Indonesia, vol. 1, no. 11 (2022): 1722.

Angkutan Jalan. Yang membedakan pada penelitian ini adalah Penelitian ini menganalisis ketentuan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan bagaimana ketentuan ini diterapkan dalam konteks penegakan hukum.

Penelitian Dini Ayu Pratiwi Fakultas Ekonomi dan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Pekanbaru Tahun 2021 dengan judul skripsi "Penerapan Pengawasan *Over Dimension Over Loading* Pada Dinas Perhubungan Provinsi Riau". Hasil penelitian menunjukkan bahwa dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pemantauan *Over Dimension Over Loading* sudah berjalan, namun belum bisa dikatakan optimal. Yang membedakan dalam penelitian ini adalah Penelitian ini menganalisis ketentuan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan bagaimana ketentuan ini diterapkan dalam konteks penegakan hukum.

Penelitian Atasya Syahpa Novelany Fakultas Hukum Universitas Lampung Bandar Lampung Tahun 2022 dengan judul skripsi "Kebijakan Hukum Pidana Overdimensionalitas dan Kelebihan Muatan Kendaraan pada Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Lampung Selatan". Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh kesimpulan sebagai berikut: Pertama, penerapan kebijakan hukum pidana mengenai kelebihan dimensi dan kelebihan muatan (ODOL) muatan kendaraan pada kecelakaan lalu lintas didasarkan pada Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Jalan. Yang membedakan dalam penelitian ini adalah Penelitian ini menganalisis ketentuan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan bagaimana ketentuan ini diterapkan dalam konteks penegakan hukum.

Penelitian Setya Dwi Pradipta Fakultas Hukum UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA YOGYAKARTA 2023 dengan judul skripsi "Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pemilik Kendaraan Dan Barang Atas *Over Dimension Over Load* Kendaraan Angkutan Barang". Yang membedakan dalam penelitian ini adalah Penelitian ini menganalisis ketentuan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan bagaimana ketentuan ini diterapkan dalam konteks penegakan hukum.

2. METODE PENELITIAN

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka terdapat dua rumusan masalah ini, yaitu Bagaimanakah Pengaturan Hukum Terhadap kendaraan

Overload dan *Over dimension* Berdasarkan UU No 20 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan? dan Bagaimanakah Sanksi andministrasi dan pidana bagi pelaku tindak pidana *Overload* dan *Over dimension* Berdasarkan UU No 20 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan?

Metode penelitian ini menggunakan Jenis penelitian normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka seperti norma-norma hukum atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Pendekatan penelitian ini adalah pendekatan undang-undang, Sifat penelitian deskriptif, sumber bahan hukum digunakan data skunder di peroleh dari bahan pustaka berupa keterangan secara tidak langsung melaluikepustakaan, bahan-bahan dokumenter, tulisan ilmiah, laporan dan literatur yang terkait dengan penelitian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. PENGATURAN HUKUM TERHADAP KENDARAAN *OVERLOAD* DAN *OVER DIMENSION* BERDASARKAN UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

1) Pengaturan Hukum

Hans Kelsen dalam teorinya *Pure Theo ry of Law* menyatakan terdapat dua aspek dari norma hokum,⁵ yakni aspek dinamis (aspek yang melihat pada cara “pembentukan” atau “penghapusan” norma) dan aspek statis (aspek yang melihat pada isi norma).⁶ Aspek dinamis hukum bersangkutan-paut dengan permasalahan validitas norma. Kelsen menyatakan bahwa validitas norma hukum (“daya laku” dan “daya ikat”)⁷ berarti norma-norma hukum itu mengikat serta harus dipatuhi.

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat, sehingga negara wajib

⁵ Hans Kelsen, *Teori Hukum Murni: Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, diterjemahkan oleh Raisul Muttaqien, Cetakan XVII, (Bandung: Nusa Media, 2018), hal. 80.

⁶ Hans Kelsen, *Teori Umum tentang Hukum dan Negara*, diterjemahkan oleh Raisul Muttaqien, Cetakan IX, (Bandung: Nusa Media, 2014), hal. 159-163

⁷ Maria Farida Indrati Soeprapto, *Ilmu Perundang-undangan 1* (Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan), Cetakan ke-16, (Yogyakarta: Kanisius, 2018), hal. 39-40.

mengaturinya sesuai dengan perkembangan zaman agar terjaganya hak-hak warga negara dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan. Ketika kita masuk ke dalam sebuah komunitas yang bernama negara maka secara tidak langsung maupun langsung kita (individu sebagai warga negara) “menyerahkan” hak kita seluruhnya kepada negara kemudian dengan regulasinya menyalurkan/memberikan hak-hak itu kembali kepada kita bersamaan munculnya kewajiban kita terhadap negara.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat, setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Oleh karena itu di sini warga negara butuh agar hak-hak mereka dalam berlalu lintas dijamin dan dilindungi oleh negara. Negara sebagai sebuah organisasi tertinggi dari masyarakat berkewajiban menjamin dan melindungi hak-hak warga negaranya di jalan.⁸

2) *Over Dimension Over Loading*

Over Dimention over Load merupakan suatu keadaan dimana kendaraan Angkutan jalan baik itu angkutan barang maupun angkutan umum melakukan sebuah pelanggaran tentang suatu dimensi kendaraan yang di pakai serta tentang muatan yang di angkut oleh kendaraan tersebut.

Adapun pengertian ataupun definisi dari *Over Dimension Over Load* di artikan menjadi dua bagian yaitu :

- a) *Over Dimension*, yang dimana over dimension merupakan suatu bentuk keadaan ataupun kondisi dimana dimensi kendaraan ataupun ukuran kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan ketentuan maupun standar produksi yang telah di tetapkan.
- b) *Over Load*, merupakan suatu kondisi kendaraan dimana suatu kendaraan tersebut mengangkut sebuah angkutan yang melebihi tonase ataupun spesifikasi dari kendaraan tersebut yang telah di atur dan di tentukan oleh pihak yang berwenang.

⁸ feriansyach.wordpress.com/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia, MARET 8, 2011.

3) Bentuk Pengaturan Hukum Terhadap Kendaraan *Overload dan Over Dimension* Berdasarkan UU No 20 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Teori efektivitas hukum oleh *Lawrence Friedman* menyatakan bahwa faktor-faktor yang menentukan efektivitas hukum adalah substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum. Analisis ini dilakukan atas substansi hukum yaitu Undang-Undang, yang selama ini dipakai untuk menguji efektivitasnya dalam mendukung penegakan ODOL.⁹

a) Analisis Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) mengatur klasifikasi jalan umum, yaitu mengenai batasan kelas jalan, fungsi jalan, ukuran/dimensi maksimal, dan muatan sumbu terberat suatu kendaraan. Pasal 19 UU LLAJ memberi batasan tentang kelas jalan berdasarkan hal-hal kuantitatif yaitu dimensi dan muatan sumbu terberat kendaraan yang melewatinya tidak berisi suatu larangan atau kewajiban yang harus dipatuhi berikut sanksinya. Pasal tersebut mendefinisikan tentang kelas jalan saja dan bukan mengatur tentang pembatasan terhadap kendaraan disertai sanksi atas pelanggarannya. Dengan demikian terjadi ketidak-tegasan yang menimbulkan keadaan multi tafsir. Dalam UU No 22 tahun 2009 tidak ditemukan satu pasal pun yang melarang atau mewajibkan secara tegas tentang ODOL.¹⁰

Hal ini menyebabkan banyak penafsiran yang berbeda mengenai bagaimana penerapan aturan terhadap kendaraan *Over Dimension Over Load* (ODOL) tersebut seharusnya dilakukan. Akibatnya, penegakan hukum terkait ODOL menjadi kurang efektif dan tidak konsisten di lapangan. Kendaraan ODOL memiliki potensi besar untuk merusak

⁹ Lawrence M. Friedman. *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*. Bandung: Nusa Media. 2011.

¹⁰ Haryanto, T. (2012). *Implementasi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Studi Kasus ODOL*. *Jurnal Hukum dan Kebijakan*, 14(2), 45-62
Jurnal Ilmiah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh
e-ISSN: 2798-8457 | Online Access: <https://ojs.unimal.ac.id/jimfh/>

infrastruktur jalan, seperti kerusakan pada permukaan jalan, jembatan, dan struktur lainnya, serta meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas yang bisa berakibat fatal. Penegakan hukum yang tidak konsisten dan multitafsir ini tidak hanya merugikan pemerintah dalam hal biaya perbaikan jalan, tetapi juga merugikan masyarakat pengguna jalan yang harus menghadapi kondisi jalan yang buruk dan risiko kecelakaan yang lebih tinggi.

Ketiadaan pasal yang secara tegas melarang atau mewajibkan mengenai ODOL dalam UU No 22 tahun 2009 juga membuka peluang bagi para pelanggar untuk menghindari sanksi hukum. Mereka dapat memanfaatkan celah hukum yang ada untuk tetap beroperasi dengan kendaraan yang melebihi batas dimensi dan muatan yang telah ditetapkan. Hal ini semakin memperburuk kondisi infrastruktur jalan yang sudah ada, karena kendaraan ODOL memberikan beban yang jauh lebih besar dari pada yang bisa ditahan oleh jalan, jembatan, dan struktur lainnya.

b) Analisis Terhadap Peraturan Pemerintah Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

Sesuai konsiderans PP ini pada butir "menimbang", Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 ini dibuat sebagai pelaksanaan ketentuan Pasal 48 ayat 4, Pasal 50 ayat 4, Pasal 51 ayat 6, Pasal 56, Pasal 57 ayat 4, Pasal 60 ayat 6 dan Pasal 76 ayat 5 UUNo 22 tahun 2009. Pasal-pasal pada UU No. 22 tahun 2009 tersebut masing-masing mengatur tentang Persyaratan Teknis Kendaraan, Uji Type Kendaraan, Modifikasi dan Uji Type, Uji Berkala, Perlengkapan Kendaraan Bermotor, penyelenggaraan bengkel umum, kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif. PP ini mengatur tentang ukuran kendaraan bermotor. Dalam PP ini sebenarnya telah diatur mengenai batasan ukuran

kendaraan yakni di Pasal 54. Adapun mengenai batasan berat muatan sebenarnya sempat diatur dalam penjelasan Pasal 121.¹¹

Ketentuan-ketentuan pada Pasal 54 dan Penjelasan Pasal 121 nampaknya bisa dijadikan dasar penegakan ODOL. Namun, dalam peraturan ini tidak diatur jelas tentang larangan kendaraan dengan dimensi maupun muatan melebihi ketentuan tersebut untuk melintas di jalan dan sanksi terhadap pelanggaran kelebihan dimensi dan muatan tersebut. Jadi PP ini pun tidak memberi cukup legitimasi bagi aparat untuk menegakkan ODOL di lapangan.

Dalam PP ini sebenarnya terdapat sanksi administratif berupa peringatan tertulis dan denda administratif yaitu pada Pasal 175 dan 176. Pasal 121 ayat (1) PP ini mengatur kewajiban kendaraan bermotor untuk dilakukannya uji type, sementara Pasal 123 ayat (4) mengatur tentang kewajiban untuk registrasi uji type dan Pasal 143 ayat (1) mengatur tentang kewajiban uji berkala bagi kendaraan umum.

Sanksi administratif berupa peringatan tertulis dan denda yang diatur pada Pasal 175 dan 176 PP 55 tahun 2012 ini hanya untuk pemilik kendaraan bermotor jika tidak melaksanakan uji type, registrasi uji type dan uji berkala bagi kendaraan umum, dan bukan sanksi atas pelanggaran kelebihan muatan maupun dimensi yang terjadi di jalan. Dengan demikian, ketentuan tersebut juga belum sepenuhnya menjawab kebutuhan adanya sanksi yang dapat menimbulkan efek jera untuk pengawasan terhadap pelanggaran ODOL.

c) Analisis terhadap Peraturan di Bawah Peraturan Pemerintah Permenhub 134/2015

Permenhub 134/2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan merupakan aturan pelaksana dari ketentuan Pasal 77 PP 74/2014 tentang Angkutan Jalan. Secara garis

¹¹ Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Peraturan Pelaksanaan UUNo 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

besar peraturan ini mengatur tentang teknis pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor dengan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dan alat penimbangan yang dapat dipindahkan (portable) oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB). Diatur pula tentang tenaga teknis dan pengawasan pelaksanaan penimbangan tersebut. Hal penting yang akan dianalisis dari Permenhub ini adalah mengenai sanksi bagi kendaraan yang melanggar ketentuan mengenai tata cara pemuatan barang, dimensi kendaraan angkutan barang, dan penimbangan tekanan setiap sumbu kendaraan angkutan barang. Sebagaimana diatur dalam Pasal 26 ayat (1) sampai ayat (5) sebagai berikut.

Pasal tersebut telah mengatur sanksi bagi kendaraan yang setelah dilakukan pengujian dengan penimbangan kepadatan, Tampak bahwa sanksi terhadap kendaraan dengan kelebihan muatan sebesar 5%-20% telah diatur, yaitu berupa penahanan surat uji kendaraan. Sanksi tersebut dinilai tidak cukup memberikan efek jera, karena berdasarkan ketentuan yang ada, truk yang mengalami pelanggaran muatan berlebih tetap diperbolehkan melanjutkan perjalanan. Bahkan, praktik yang terjadi menunjukkan bahwa truk yang telah dikenai penahanan surat uji dan diberikan surat tilang akibat pelanggaran *Overloading* justru menggunakan surat tilang tersebut sebagai pembenaran untuk terus beroperasi dengan muatan berlebih.

Dalam aturan ini sebenarnya sudah ada sanksi signifikan yaitu penyitaan kendaraan yang bisa dilakukan terhadap pelanggaran *Over dimension*, khususnya yang terkait perubahan dimensi dari kendaraan sehingga tidak memenuhi aspek teknis kendaraan. Pelanggaran *Over Loading* dan *Over Dimension* yang terjadi pada kelebihan dimensi barang muatan tidak bisa dikenakan dengan sanksi ini. Sayangnya ada satu kelemahan dari pelaksanaan sanksi ini yaitu bahwa kewenangan penyitaan kendaraan sebenarnya bukan menjadi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Merujuk pada

kewenangan sebagaimana diatur dalam Pasal 262 ayat (1) UU LLAJ, maka Penyidik Pegawai Negeri Sipil berwenang untuk:

Kewenangan yang tidak ada dalam UU LLAJ, tetapi muncul dalam Permenhub ini adalah kewenangan PPNS menyita kendaraan bermotor. Dalam UU LLAJ disebutkan bahwa yang berwenang menyita kendaraan bermotor hanya Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 260 UU LLAJ.

Disimpulkan bahwa dalam peraturan ini sanksi signifikan tidak diberikan kepada pelanggaran ODOL. Sanksi signifikan berupa penyitaan kendaraan diterapkan pada kendaraan yang *Over Dimension* akibat perubahan *dimensi* kendaraan, namun sayangnya terjadi bias karena kewenangannya diberikan kepada PPNS yang sebenarnya oleh undang-undang tidak diberi hak untuk melakukan tindakan tersebut. Perlu diingat pula bahwa pelaksanaan sanksi tersebut hanya dapat dilaksanakan oleh PPNS di tempat penimbangan (UPPKB).

d) Analisis Terhadap Surat Edaran Menteri Perhubungan Ri No. 21 Tahun 2019

Pada tanggal 11 Oktober 2019 Menteri Perhubungan mengeluarkan Surat Edaran No. 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang atas Pelanggaran Muatan Lebih (*Over Loading*) dan/atau Pelanggaran Dimensi Lebih (*Over Dimension*). Surat Edaran Menteri ini adalah satu-satunya produk hukum yang secara jelas menggunakan istilah muatan lebih (*over loading*) dan ukuran lebih (*Over dimension*) dan secara khusus membahas masalah ODOL. Terbitnya Surat Edaran Menteri ini mengindikasikan 2 (dua) hal. Pertama, isu ODOL menjadi perhatian serius pemerintah dan oleh karenanya dibutuhkan kebijakan khusus. Kedua, adanya Surat Edaran Menteri ini mengindikasikan bahwa pemerintah belum memiliki dasar hukum yang jelas untuk mengatur dan mengawasi ODOL.

Mencermati Surat Edaran Menteri Perhubungan No 21 tahun 2019 ini terlihat adanya kerancuan dalam pembuatannya. Surat Edaran

Menteri ini tidak hanya memuat arahan-arahan teknis bagi internal kementerian, tetapi lebih mengarah pada mengatur hal-hal umum dan memuat perintah dan larangan bagi pihak lain di luar Kementerian Perhubungan. Larangan-larangan tersebut ditujukan kepada perusahaan agen pemegang merek kendaraan bermotor, perusahaan karoseri dan/atau penjual kendaraan bermotor (*dealer*), Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah dan badan usaha, serta pemilik barang.

Dimuatnya berbagai larangan dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan No. 21 tahun 2019, tentunya akan bermasalah secara hukum. Kedudukan Surat Edaran Menteri dalam tata urutan peraturan perundang-undangan di Indonesia memang tidak pernah secara konkrit dinyatakan. Dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan juga tidak disebutkan derajat dan hierarki Surat Edaran Menteri.

Surat Edaran Menteri bukan merupakan Peraturan Perundang-undangan. Hal itu karena Surat Edaran Menteri tidak memuat tentang norma tingkah laku (larangan, perintah, ijin dan pembebasan), kewenangan (berwenang dan tidak berwenang), dan penetapan. Surat Edaran Menteri hanya memiliki lingkup yang terbatas yaitu berisi pemberitahuan, penjelasan dan/atau petunjuk cara melaksanakan hal tertentu yang dianggap penting dan mendesak. Oleh karena Surat Edaran Menteri tidak berkekuatan hukum dan bukan norma, maka tidak ada sanksi hukum bagi yang tidak mematuhi.¹²

Mempertimbangkan hal-hal di atas, maka Penulis melihat bahwa Surat Edaran Menteri Perhubungan No. 21 tahun 2019 ini tidak efektif untuk dijadikan dasar hukum dalam mengimplementasikan ODOL. Surat Edaran Menteri seharusnya bersifat internal yang menjadi pedoman bagi aparaturnya dalam melaksanakan tugas-

¹² Lubis, M. Solly (1983). *Pergeseran Garis Politik dan Perundang-undangan Mengenai Pemerintah Daerah*. Bandung: PT Alumnus.

tugasnya, bukan mengatur hal-hal lain di luar kementerian, apalagi melarang pihak lain. Oleh karena itu, larangan-larangan yang dimuat dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan No. 21 tahun 2019 tentu saja secara konseptual tidak mengikat bagi pihak lain.

Apabila Pemerintah, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, bermaksud mengatur pelaksanaan atau penggunaan transportasi publik, maka langkah yang seharusnya ditempuh adalah melalui penyusunan peraturan setingkat Undang-Undang, yakni dengan merevisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Lebih lanjut, pemerintah dapat menambahkan ketentuan yang lebih jelas dan tegas, khususnya dengan menerapkan sanksi yang lebih berat, seperti denda, hukuman kurungan, atau penyitaan kendaraan bagi pelanggaran *ODOL*, guna mendukung penegakan aturan terkait *ODOL* secara lebih efektif.

b. SANKSI ADMINISTRASI DAN PIDANA TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA *OVERLOAD* DAN *OVER DIMENSION* BERDASARKAN UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

1) Sanksi administrasi

Sanksi administrasi adalah tindakan hukuman yang diberikan oleh otoritas berwenang tanpa melalui proses peradilan formal, yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran hukum dan menjaga ketertiban di jalan raya. Sanksi ini merupakan bentuk penegakan hukum preventif yang dimaksudkan untuk memberikan efek jera kepada pelaku pelanggaran dan memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku. Adapun jenis-jenis sanksi administrasi yang dapat dikenakan terhadap pelaku tindak pidana *overload* dan *over dimension* meliputi berbagai tindakan yang bersifat penegakan hukum langsung, yang bertujuan untuk menertibkan operasional kendaraan yang tidak memenuhi ketentuan.

a) Tilang adalah salah satu bentuk sanksi administrasi yang diterapkan oleh petugas kepolisian terhadap pengemudi yang melanggar ketentuan terkait muatan atau *dimensi* kendaraan. Tilang ini berfungsi sebagai

bukti resmi atas terjadinya pelanggaran dan menetapkan kewajiban bagi pengemudi untuk membayar denda sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.¹³

- b) Penurunan muatan adalah tindakan yang dapat diperintahkan oleh petugas berwenang dalam kasus *overload*, di mana pengemudi diwajibkan untuk menurunkan sebagian muatannya agar kendaraan mencapai kapasitas yang diizinkan. Proses penurunan muatan dilakukan di tempat kejadian untuk memastikan bahwa kendaraan dapat melanjutkan perjalanan tanpa melanggar ketentuan yang berlaku¹⁴
- c) Pencabutan izin operasi adalah sanksi administrasi yang diterapkan untuk pelanggaran berat atau berulang terkait *Overload* dan *Over Dimension*, di mana otoritas berwenang dapat mencabut izin operasi kendaraan. Dengan pencabutan izin ini, kendaraan tidak diizinkan untuk beroperasi di jalan umum hingga semua persyaratan teknis dan administratif yang ditetapkan telah dipenuhi.¹⁵

Penaan sanksi administrasi terhadap pelanggaran ODOL sering dikaitkan dengan Pasal 169 UU LLAJ. Jika diperhatikan dengan seksama, dalam Pasal 169 UU LLAJ maupun penjelasannya tidak didefinisikan secara jelas dan tegas tentang ketentuan mengenai daya angkut maupun dimensi kendaraan.

2) Sanksi pidana

Sanksi pidana yang dikenakan terhadap pelanggaran *Overdimension* dan *Overload* dalam kerangka hukum lalu lintas bertujuan untuk menegakkan kepatuhan terhadap ketentuan hukum yang berlaku serta untuk mencegah dampak negatif yang mungkin timbul dari pelanggaran tersebut. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), sanksi pidana ini

¹³ Soekanto, S. (2004). *Hukum dan Masyarakat*. Jakarta: CV Rajawali. hlm. 125.

¹⁴ Mardiasmo, M. (2016). *Akuntansi Sektor Publik*. Yogyakarta: Andi Offset. hlm. 89.

¹⁵ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Indonesia. Pasal 274.

dirumuskan dengan tujuan multifaset, termasuk perlindungan keselamatan umum, pelestarian infrastruktur jalan, dan penegakan keadilan.

Dalam BAB XX tentang Ketentuan Pidana, yaitu dari Pasal 273 sampai dengan Pasal 317 UU LLAJ, tidak terdapat pasal yang bisa dikaitkan secara jelas dan tegas kepada pelanggaran kelebihan angkutan maupun kelebihan dimensi kendaraan. Pasal 277 UU LLAJ sering dipakai untuk pelanggaran dimensi kendaraan. Namun, kenyataannya hal ini tidaklah tepat karena Pasal 277 UU LLAJ mengatur tentang pelanggaran terhadap kewajiban melakukan uji type yang diatur dalam Pasal 49 ayat 2 dan Pasal 50 ayat 1. Jadi, dalam UU LLAJ ini tidak didefinisikan sanksi yang bisa dikenakan negara atau penegak hukum kepada pelanggar *Over Dimension* dan *Over Loading* di jalan. Padahal tanpa sanksi yang memadai sulit menegakkan aturan karena tidak ada hal yang membuat jera pada pelaku pelanggaran. Hal-hal di atas menimbulkan persoalan hukum di tingkat undang-undang dan menyebabkan ketidakpastian hukum serta lemahnya dasar hukum bagi pemerintah untuk melakukan upaya paksa penegakan ODOL. Tidak adanya sanksi pidana yang dapat dikenakan membuat tidak adanya efek jera pada pelanggaran ODOL sehingga pelanggaran ini menjadi mudah dilakukan.

3) Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana *Overdimension Overload*

Prinsip pertanggungjawaban pidana didasarkan pada asas kesalahan (*asas culpabilitas*) yang secara tegas menyatakan, bahwa tiada pidana tanpa kesalahan. Bahwa salah satu syarat untuk adanya "kesalahan" dalam arti seluas-luasnya adalah adanya "kemampuan bertanggungjawab" yang hakikatnya merupakan "keadaan batin" si pembuat, yaitu "keadaan batin" yang sedemikian rupa sehingga menjadi "pembenar" untuk dijatuhkannya pidana.¹⁶

¹⁶ Lihat Muladi, "*Pertanggungjawaban Pidana*," dalam Pengantar Hukum Pidana, (Jakarta: Badan Penerbit FHUI, 2001), hlm. 112-115

Pengertian Kemampuan Bertanggung jawab menurut ahli : *Simons* Kemampuan bertanggung jawab dapat diartikan sebagai suatu keadaan psychis sedemikian, yang membenarkan adanya penerapan sesuatu upaya pemidanaan, baik dilihat dari unsur sudut umum maupun dari orangnya". Dalam hal ini seseorang dianggap "mampu" bertanggungjaab, apabila jiwanya "sehat". Seorang dapat dinyatakan mampu bertanggung jawab, apabila :

- a) Ia mampu untuk mengetahui atau menyadari, bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum.
- b) Ia dapat menentukan kehendak sesuai dengan kesadaran tersebut. Kedua syarat tersebut bersifat kumulatif, artinya kedua-duanya harus ada pada seseorang. Apabila seseorang dapat menyadari, bahwa perbuatannya itu bertentangan dengan hukum, tetapi ia tidak dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadarannya itu, maka orang itu juga tidak dapat "dianggap" mampu bertanggungjawab.

Menurut *Van Hamel* Kemampuan bertanggungjawab adalah suatu keadaan yang normal dan suatu kedewasaan secara psikis yang membuat seseorang itu mempunyai tiga macam kemampuan, yaitu :

- a) mampu untuk mengerti akan maksud yang sebenarnya dari apa yang ia lakukan;
- b) mampu untuk menyadari, bahwa tindakannya itu dapat atau tidak dapat dibenarkan oleh masyarakat, dan mampu untuk menentukan kehendak terhadap apa yang ia lakukan.

Dalam konteks pelanggaran lalu lintas yang berkaitan dengan *Over Dimension Over Load* (ODOL), subyek hukum atau pelaku tindak pidana yang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana berbeda tergantung pada jenis pelanggaran, yaitu Overload (Melebihi Batas Muatan) dan Over Dimension (perubahan dimensi kendaraan melebihi ketentuan).

- a) Pelanggaran *Overload*

Overload mengacu pada kondisi di mana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas yang diizinkan oleh peraturan lalu lintas dan

peraturan teknis kendaraan. Pelanggaran ini dapat berdampak pada keselamatan jalan, infrastruktur, serta kelancaran lalu lintas. Subyek hukum yang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana dalam kasus overload meliputi: pengemudi dan pengguna jasa (pemilik barang)

b) Pelanggaran *Over Dimension*

Over dimension terjadi ketika dimensi kendaraan diubah atau dimodifikasi sehingga melebihi ukuran yang diizinkan oleh peraturan. Modifikasi ini biasanya dilakukan untuk mengangkut muatan lebih banyak daripada yang dapat diakomodasi oleh kendaraan dengan dimensi standar. Pelanggaran *Over Dimension* tidak hanya melanggar ketentuan teknis, tetapi juga berpotensi mengganggu keselamatan di jalan raya. Subyek hukum yang dapat dipertanggungjawabkan dalam kasus over dimension meliputi: pengemudi dan pemilik kendaraan.

4) Aspek Pertanggungjawaban Pidana

Dalam bahasa Inggris pertanggungjawaban pidana disebut sebagai responsibility, atau criminal liability. Konsep pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut soal hukum semata-mata melainkan juga menyangkut soal nilai-nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai dengan memenuhi keadilan.¹⁷

Pertanggung jawaban pidana dalam kasus ODOL didasarkan pada asas kesalahan (*culpabilitas*), yang berarti seseorang hanya dapat dipidana jika ada kesalahan yang dapat dibuktikan. Dalam konteks ini, baik pengemudi, pengguna jasa, maupun pemilik kendaraan harus memiliki kesadaran atau kelalaian terkait pelanggaran yang dilakukan.

Unsur yang perlu dipertimbangkan dalam menentukan pertanggung jawaban pidana:

¹⁷ Hanafi, Mahrus, *Sistem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan pertama, Jakarta, Rajawali Pers, 2015, hlm.16

a) Kesengajaan atau kelalaian

Untuk menjatuhkan pidana, perlu dibuktikan bahwa pelanggaran tersebut dilakukan dengan sengaja atau karena kelalaian. Dalam kasus *overload*, pengemudi atau pengguna jasa dapat dianggap lalai jika mereka tidak mengecek kapasitas muatan sebelum memulai perjalanan. Dalam kasus *over dimension*, pemilik kendaraan dapat dianggap bersalah jika modifikasi dimensi dilakukan dengan sengaja untuk mengangkut lebih banyak muatan

b) Kemampuan bertanggung jawab

Pertanggungjawaban pidana juga mengacu pada kemampuan seseorang untuk memahami bahwa tindakan yang dilakukannya salah. Jika pengemudi atau pemilik kendaraan mengetahui bahwa muatan atau dimensi kendaraan melanggar aturan tetapi tetap melanjutkan perjalanan, mereka dapat dianggap memiliki kemampuan bertanggung jawab dan dapat dikenai sanksi pidana.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan diatas dari Analisis terhadap Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta peraturan-peraturan pelaksanaannya, dapat disimpulkan sebagai berikut:

Pengaturan *Overload* dan *Over Dimension*. Kurangnya Ketegasan UU No. 22 Tahun 2009 tidak mengatur secara tegas mengenai larangan atau kewajiban yang berkaitan dengan kendaraan *Overload* dan *Over Dimension* (*ODOL*). Pasal-pasal yang ada lebih fokus pada klasifikasi jalan dan bukan pada sanksi konkret terhadap pelanggaran *ODOL*. Ketidak jelasan adanya ketentuan spesifik mengenai sanksi terhadap kendaraan yang melebihi dimensi atau muatan yang ditetapkan menyebabkan ketidakpastian hukum dan interpretasi yang bervariasi di lapangan.

Sanksi *Overload* dan *Over Dimension* Sanksi Administratif dan Pidana Dalam UU LLAJ, sanksi administratif yang terkait dengan pelanggaran *ODOL* tidak memadai untuk memberikan efek jera. Pasal-pasal yang ada tidak memberikan definisi jelas mengenai pelanggaran *ODOL*. Selain itu, ketidakadaan sanksi pidana yang jelas menyebabkan

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL) BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Samsir Siagian, Umami Kalsum, Nuribadah
Vol.7 No.4

ketidakmampuan untuk memberikan hukuman yang sesuai dan menimbulkan efek jera bagi pelanggar. Perlunya revisi UU No. 22 Tahun 2009 untuk memasukkan ketentuan yang lebih tegas mengenai larangan kendaraan ODOL, termasuk batas dimensi dan muatan serta sanksi yang jelas dan signifikan bagi pelanggar. Peraturan Pelaksana yang Lebih Rinci yaitu Pembaruan Peraturan Pemerintah untuk memasukkan ketentuan spesifik mengenai sanksi administratif dan pidana terhadap kendaraan ODOL. Ketentuan ini harus mencakup sanksi denda yang memadai dan mekanisme penegakan yang jelas.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Haryanto, T. Implementasi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2012.
- Hans Kelsen, *Teori Hukum Murni: Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, diterjemahkan oleh Raisul Muttaqien, Cetakan XVII, (Bandung: Nusa Media, 2018).
- Hans Kelsen, *Teori Umum tentang Hukum dan Negara*, diterjemahkan oleh Raisul Muttaqien, Cetakan IX, (Bandung: Nusa Media, 2014).
- Hanafi, Mahrus, *Sisitem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan pertama, Jakarta, Rajawali Pers, 2015
- Lawrence M. Friedman. *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*. Bandung: Nusa Media. 2011.
- Lubis, M. Solly. *Pergeseran Garis Politik dan Perundang-undangan Mengenai Pemerintah Daerah*. Bandung: PT Alumni, 1983.
- Lihat Muladi, "*Pertanggungjawaban Pidana*," dalam Pengantar Hukum Pidana, (Jakarta: Badan Penerbit FHUI, 2001).
- Maria Farida Indrati Soeprapto, *Ilmu Perundang-undangan 1 (Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan)*, Cetakan ke-16, Yogyakarta: Kanisius, 2018.
- Mardiasmo, M. *Akuntansi Sektor Publik*. Yogyakarta: Andi Offset, 2020.
- Soekanto, S. *Hukum dan Masyarakat*. Jakarta: CV Rajawali, 2004.
- Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 2005.
- Soemitro, Ronny Haitijo. *Dualisme Penelitian Hukum (Normatif Dan Empiris)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Jurnal Ilmiah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh
e-ISSN: 2798-8457 | Online Access: <https://ojs.unimal.ac.id/jimfh/>

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

Republik Indonesia. *Undang-Undang No.1 Tahun 1946 Tentang Kitap Undang-Undang Hukum Pidana* Jakarta.Sekretariat Negara.

Republik Indonesia.*Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas* Jakarta.Sekretariat Negara.

Republik Indonesia , *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan* Jakarta.Sekretariat Negara

JURNAL, SKRIPSI, INTERNET

feriansyach.wordpress.com/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan jalan-di-indonesia, MARET 8, 2011.

Lambang Antono. "*Implementasi Kebijakan Odol Dalam Upaya Meningkatkan Sistem Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Angkutan Barang.*" Jurnal Ilmiah Multi Disiplin Indonesia, vol. 1, no. 11 (2022): 1721

Oktarinda, Enggar, Nuzul Barkah Prihutomo, dan Eka Olivia Maulani. 2020. "*Analisis Pengaruh Kendaraan ODOL Dalam Pengaruh Kecelakaan Di Jalan Tol.*" Construction and Material Journal, Volume 2, No. 1.

Redaksi, *Polantas Tilang 25 Truk Bawa Barang Over Kapasitas di Lhokseumawe* (berita online infoaceh.net) Senin, 14 Februari 2022 | 22:37 WIB tersedia di situs: <https://infoaceh.net/umum/polantas-tilang-25-truk-bawa-barang-over-kapasitas-di-lhokseumawe/>