

**PENERAPAN PASAL 307 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TERHADAP KENDARAAN ANGKUTAN
BARANG KELEBIHAN MUATAN KELAPA SAWIT
(Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur)**

TESIS

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Magister Hukum
Pada
Program Magister Ilmu Hukum
Universitas Batanghari**



**Disusun Oleh:
TESMIRIZAL
NPM. B17031063**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS BATANGHARI
JAMBI
2020**

**PENERAPAN PASAL 307 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TERHADAP KENDARAAN ANGKUTAN
BARANG KELEBIHAN MUATAN KELAPA SAWIT
(Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur)**

TESIS

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Magister Hukum
Pada
Program Magister Ilmu Hukum
Universitas Batanghari**



**Disusun Oleh:
TESMIRIZAL
NPM. B17031063**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS BATANGHARI
JAMBI
2020**

KATA PENGANTAR

Segala Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala berkah sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan tesis ini. Tesis ini diajukan untuk memenuhi tugas akhir pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi. Penulisan tesis yang dilakukan adalah **“Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit”**.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada

1. Bapak H. Fachruddin Razi, SH, MH selaku Rektor Universitas Batanghari Jambi, yang telah memberikan kesempatan serta arahan selama pendidikan, penelitian dan penulisan tesis ini.
2. Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, SH. MH selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi, yang telah memfasilitasi penulis selama kuliah di Universitas Batanghari Jambi.
3. Dr. H. Ibrahim, SH. MH. LL.M. selaku Pembimbing I yang telah banyak memberikan bimbingan dalam aspek penulisan tesis ini.
4. Dr. Hj. Suzanalisa, SH. MH selaku Pembimbing II yang telah banyak memberikan bimbingan dalam aspek aspek penulisan tesis ini.
5. Seluruh Tim Dosen Penguji Tesis penulis, yang telah memberikan masukan, saran, kritikan dan bimbingan sehingga tesis ini dapat diselesaikan dengan baik.
6. Seluruh Dosen/ Staf Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi yang telah memfasilitasi penulis dalam menyelesaikan tesis ini.

7. Orang tua tercinta atas rasa sayang dan segala dorongan moril kepada penulis.
8. Istri dan anak-anak tercinta selaku memberikan semangat, kesabaran dan cinta kasih kepada penulis.
9. Rekan-rekan kuliah di Universitas Batanghari Jambi.
10. Rekan-rekan Satlantas Polres Tanjung Jabung Timur.

Atas segala bimbingan dan bantuan yang telah diberikan, penulis ucapkan banyak terima kasih dan semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya. Akhirnya penulis berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat semua pihak.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Jambi, Juni 2020

Tesmirizal

ABSTRAK

Kendaraan bermotor (mobil) pengangkut barang, mobil pengangkut barang yang banyak digunakan masyarakat wilayah Tanjung Jabung Timur yaitu jenis truk pengangkut hasil tandan buah sawit (TBS) yang merupakan salah satu penggerak utama roda ekonomi. Pelanggaran kelebihan muatan barang pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional kasus ini terjadi di berbagai daerah dan wilayah Tanjung Jabung Timur, maka dilakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui faktor apa yang mendorong orang melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit; mengetahui kendala dalam penegakan hukum pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan kelapa sawit; dan mengetahui upaya penegakan hukum pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan kelapa sawit. Penelitian ini menggunakan metode penelitian yang bersifat *Yuridis Normatif* dengan pendekatan *Sociology Approach*. Dari hasil penelitian penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terdapat faktor pendorong pelaku melakukan tindakan melebihi muatan kelapa sawit sebagai berikut: Faktor ekonomi; semakin banyak jumlah barang muatan kelapa sawit yang dibawa dari lahan menuju tengkulak atau pabrik selain dapat menambah penghasilan juga menghemat biaya operasional, faktor budaya; merupakan suatu tradisi yang telah lama terjadi yang menjadi kebiasaan atau budaya bagi masyarakat umum di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur untuk mengangkut barang kelapa sawit yang melebihi muatan barang kelapa sawit, tanpa memikirkan faktor keselamatan lainnya, faktor penegak hukum; Para penegak hukum kekurangan jumlah personel dalam penegakan hukum pelanggaran pada pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang melanggar kelebihan muatan barang kelapa sawit, dan faktor masyarakat; masyarakat di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur yang masih kurang kesadaran hukum khususnya penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Upaya Penegakan Hukum Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit, berupa Upaya Preventif seperti sosialisasi dan *forum group discussion* dengan mengundang berbagai pihak Dinas Perhubungan Tanjung Jabung Timur mengundang para pengusaha atau perseorangan usaha kebun kelapa sawit di wilayah Tanjung Jabung Timur. Upaya Represif dalam pelaksanaannya dilakukan dengan metode perlakuan (*treatment*) dan penghukuman (*punishment*) berupa tilang.

Kata Kunci : Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009,
Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan, Muatan Kelapa Sawit

ABSTRACT

Motorized vehicles (cars) that carry goods, which are mostly used by the people of the East Tanjung Jabung region, are a type of truck that transports oil palm fruit bunches (FFB) which is one of the main drivers of the economy. The violation of the overload of goods in Article 307 of Law Number 22 of 2009 concerning National Road Traffic and Transportation this case occurred in various regions and areas of East Tanjung Jabung, so research was carried out aimed at seeing what factors encourage people to take overload actions. palm oil goods; see the distance in law enforcement Article 307 of Law Number 22 Year 2009 against oil palm overloaded cargo vehicles; and law enforcement Article 307 of Law Number 22 Year 2009 regarding oil palm cargo vehicles. This study uses a normative juridical research method with a sociological approach. From the research results of Article 307 of Law Number 22 Year 2009, there are driving factors that take action to exceed the load of oil palm as follows: Economic factors; the more cargoes of palm oil being carried to middlemen or mills can increase the level of operational costs, operational factors; A long tradition that has become a custom or culture for the general public in the jurisdiction of the Tanjung Jabung Timur Police to transport oil palm goods that exceed the cargo of oil palm goods, without measuring other safety factors, law enforcement factors; Law enforcers lack the number of personnel in law enforcement which in article 307 of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation violates the cargo of oil palm goods, and community factors; people in the jurisdiction of the Tanjung Jabung Timur Police who still lack legal awareness of the application of Article 307 of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation. Law Enforcement Efforts Article 307 of Law Number 22 Year 2009 Against Transportation Vehicles of Oil Palm Overloaded Goods, in the form of Preventive Efforts such as socialization and group discussion forums by inviting various parties from the Tanjung Jabung Timur Transportation Agency inviting entrepreneurs or individuals who are oil palm plantation businesses in the region. East Tanjung Jabung. Repressive measures in its implementation are carried out by methods of treatment (treatment) and punishment in the form of a ticket.

Keywords : Application of Article 307 of Law Number 22 Year 2009, Excess Good, Oil Palm Cargo Transport Vehicles

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I Pendahuluan	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	13
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	13
D. Kerangka Konseptual	15
E. Kerangka Teoritis	18
F. Metodologi Penelitian	33
G. Sistematika Penulisan.....	36
 BAB II Tinjauan Umum tentang Tindak Pidana dan Penegakan Hukum.....	 38
A. Tindak Pidana.....	38
B. Pidana	45
C. Tujuan Pidana	62
D. Penegakan Hukum.....	68

BAB III Tinjauan tentang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang	
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 307.....	76
A. Ruang Lingkup Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	76
B. Tata Cara Berlalu Lintas.....	84
C. Perbuatan Pidana dan Penyelesaian Perkara di Bidang Lalu	
Lintas dan Angkutan Jalan.....	94
BAB IV Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	
Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan	
Kelapa Sawit.....	102
A. Faktor yang Mendorong Pelaku Melakukan Tindakan Melebihi	
Muatan Barang Kelapa Sawit.....	102
B. Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	
Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan	
Kelapa Sawit.....	117
C. Kendala dan Upaya Penerapan Hukum Pasal 307	
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan	
Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit.....	121
BAB V Penutup.....	132
	A. Kesimpulan 132
	B. Saran 136

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
3.1 Data Kecelakaan Satuan Lalu Lintas Polres Tanjung Jabung Timur..	97
3.2 Data Pelanggaran	97
4.1 Data Pelanggaran Pasal Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	120

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manusia dalam kehidupan ekonomi sangat membutuhkan transportasi baik dari alat sampai pada fasilitas. Transportasi adalah pergerakan manusia, barang, dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, nyaman, cepat, murah yang sesuai dengan lingkungan, untuk memenuhi kebutuhan manusia. Tujuan penyelenggaraan transportasi adalah untuk memberikan suatu pelayanan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat setiap harinya. Lebih lanjut ditambahkan timbulnya transportasi berdasarkan pada persoalan; kebutuhan manusia akan barang, jasa dan informasi dalam proses kehidupannya; dan barang, jasa dan informasi tidak berada dalam satu kesatuan dengan tempat tinggalnya. Sejalan dengan pengertian kendaraan bermotor menurut Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selaian kendaraan yang berjalan di atas rel.¹

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat dan merupakan urat nadi dalam pembangunan ekonomi suatu negara. Oleh karena itu keberhasilan pembangunan dibidang ekonomi harus ditunjang dengan pengembangan sistem transportasi yang baik, sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman. Dengan dibangunnya sarana

¹ Lihat Pasal 1 ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Amgkutan Jalan.

transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan.

Transportasi Indonesia dinilai masih memiliki sejumlah masalah. Pengamat transportasi Djoko Setijawarni² menyatakan setidaknya ada tiga masalah transportasi di Indonesia. "Satu, kekurangan infrastruktur dan sarana transportasi umum." Menurut dia sarana dan infrastruktur transportasi umum masih belum memadai sehingga masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi guna mobilisasi. Sedangkan yang kedua, kata dia, ialah tidak adanya sistem yang bisa mengerem penggunaan kendaraan pribadi. Adapun yang ketiga ialah sejumlah layanan dan fasilitas yang memanjakan para pengguna kendaraan pribadi.

Banyak permasalahan yang terjadi dalam bidang transportasi jalan dan barang. Salah satu kasus pelanggaran pada angkutan jalan yaitu kendaraan kelebihan muatan alias ODOL (over dimension over load) masih banyak terjadi secara skala nasional, walaupun sudah mengalami penurunan 15 persen berdasarkan pernyataan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian

² <https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/12/19/nzm3y5365-tiga-masalah-transportasi-di-indonesia> diakses pada hari Senin, 28 Oktober 2019 jam 16.00 WIB.

Perhubungan Budi Setiyadi³. Masih berdasarkan pernyataan Budi Setiyadi berdasarkan dari jembatan timbang di seluruh Indonesia, 60 persen angkutan barang masih kelebihan muatan dan ukuran⁴. Ada banyak jenis alat transportasi yang bermanfaat bagi manusia, salah satu jenis alat transportasi yang dibutuhkan manusia baik yang bermotor dan tidak bermotor.

Kendaraan bermotor (mobil) pengangkut barang, mobil pengangkut barang yang banyak digunakan masyarakat wilayah Tanjung Jabung Timur yaitu jenis truk pengangkut hasil tandan buah sawit (TBS) yang merupakan salah satu penggerak utama roda ekonomi di wilayah Tanjung Jabung Timur. Wilayah Tanjung Jabung Timur salah satu wilayah terbesar penyumbang hasil tandan buah sawit di provinsi Jambi. Sebagian besar masyarakat Tanjung Jabung Timur mengandalkan perekonomian di sektor pertanian kelapa sawit.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang tidak sesuai lagi dengan pertimbangan antara lain banyaknya peraturan yang belum diatur dalam Undang-Undang sebelumnya, hukuman terlalu rendah, meningkatkannya jumlah pertumbuhan kendaraan bermotor pertumbuhan ekonomi yang selalu meningkat, dan pertumbuhan jumlah penduduk yang sangat pesat. Dengan pertimbangan tersebut akan berdampak terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Maka dari itu lahir Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

³ <https://bisnis.tempo.co/read/1271292/kemenhub-pelanggaran-truk-odol-berkurang-15-persen/full&view=ok> diakses pada hari Senin, 28 Oktober 2019 jam 17.00 WIB.

⁴ <https://bisnis.tempo.co/read/1271292/kemenhub-pelanggaran-truk-odol-berkurang-15-persen/full&view=ok> diakses pada hari Senin, 28 Oktober 2019 jam 17.00 WIB.

Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang diundangkan sejak 26 Mei 2009 oleh Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bertujuan untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru.

Banyak pasal yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 salah satu pasal yang menjadi sorotan dalam latar belakang masalah penelitian ini adalah pasal 307 tentang pelanggaran kelebihan muatan angkutan umum yang berbunyi Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka terhadap pengemudi kendaraan bermotor angkutan umum barang dalam pasal 307 setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).⁵ Kendaraan bermotor angkutan umum yang melanggar dalam ketentuan pasal 307 tersebut bagi yang tidak mematuhi berdampak adanya tindak pidana dan denda.

Indonesia merupakan negara hukum yang berdiri diatas pijakan hukum untuk mengatur kehidupan berbangsa dan bernegara. Dalam teori dan praktek bernegara, kita mengenal konsep negara hukum “Rechtstaat”, konsep negara hukum “Rule of Law”, konsep negara hukum “Religy Legality” dan “Nomokrasi Islam”, konsep negara hukum “Socialis Legality”, dan bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia berpijak pada konsep “Negara hukum yang berdasarkan Pancasila”.⁶ Sebagai negara hukum kepolisian merupakan salah satu lembaga pemerintahan yang memiliki peranan yang sangat penting dalam penegakan dalam negara hukum. Di dalam negara hukum kehidupan hukum sangat ditentukan oleh faktor struktur atau lembaga hukum, disamping faktor-faktor lan, seperti faktor substansi hukum dan faktor hukum.⁷

⁵ Lihat Pasal 307 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶ Entah, R, Aloysius, *Indonesia: Negara Hukum yang Berdasarkan Pancasila*, Jurnal Seminar Nasional Hukum Vol. 2 No. 1 Tahun 2016.

⁷ Sadjijono, *Seri Hukum Kepolisian Polri dan Good Governance*, laksana Mediatama, Surabaya, 2008, hal 1.

Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) adalah sebagai lembaga yang mengemban fungsi pemerintahan bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat berlandaskan pada asa legalitas yang diatur dalam Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang Nomor Nomor. 8 Tahun 1981 tentang KUHAP, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Polri serta undang-undang lain yang mengatur secara khusus.

Fungsi kepolisian tersebut terdiri dari dua fungsi, yakni fungsi preventif dan fungsi represif. Fungsi preventif dijalankan dalam rangka memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat, dan fungsi represif sebagai fungsi penegak hukum.⁸ Kepolisian dalam menjalankan fungsi, tugas pokok dan wewenang tersebut sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Pasal 13.⁹ Penegakan hukum oleh aparat kepolisian satuan lalu lintas yang diberi kewenangan di jalan harus lebih agresif, seluruh pihak harus mematuhi. Karena kelancaran distribusi logistik (tandan buah sawit) dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur transportasi.

Kinerja infrastruktur logistik yang masih rendah menurut World Bank (2018), posisi Indonesia pada Logistik Performance Index (LPI) pada urutan ke 54, sementara Malaysia urutan ke 40, Thailand ke 41, Vietnam ke 47, dan Filipina ke 67. Angkutan barang masih mendominasi penggunaan prasarana jalan, yakni sebesar 75,3%. Sementara barang yang diangkut melalui jalan rel 0,25%, laut

⁸ Ibid, hal 61.

⁹ Lihat Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

24,2%, dan udara 1,1%.¹⁰ Berdasarkan data tersebut prasarana jalan sangat mendominasi penggunaan angkutan barang umum, terlebih di wilayah hukum Tanjung Jabung Timur yang dominan angkutan umum hasil buah sawit dibanding penggunaan jalan laut/sungai yang muatan lebih menyebabkan rusaknya infrastruktur jalan, sehingga kinerja keselamatan dan kelancaran lalu lintas menurun.

Jalan merupakan infrastruktur yang sangat dibutuhkan bagi transportasi darat. Fungsi jalan adalah sebagai penghubung satu wilayah dengan wilayah lainnya. Jalan merupakan infrastruktur yang paling berperan dalam perekonomian nasional maupun daerah. Jika infrastruktur tersebut (jalan) mengalami banyak kerusakan akibat perbuatan manusia dapat menghambat atau merugikan pengguna jalan, khususnya pengguna jalan angkutan muatan barang perseorangan maupun perusahaan. Akibat kerusakan tersebut dari pelanggaran pengguna jalan angkutan muatan barang.

Pelanggaran kelebihan muatan barang pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional kasus ini terjadi di berbagai daerah. Polisi tengah gencar melakukan penindakan pelanggaran kendaraan angkutan barang, selain untuk menekan angka kecelakaan, razia kendaraan Over Dimension and Over Load (ODOL) ini juga dimaksudkan membantu pemeliharaan jalan. Sebab, kendaraan barang yang melebihi batas tonase dianggap menjadi salah satu pemicu sering rusaknya jalan.

¹⁰ [http:// https://properti.kompas.com/read/2019/10/29/200000421/kendaraan-dengan-muatan-berlebih-sumber-masalah-di-jalan?page=all](http://https://properti.kompas.com/read/2019/10/29/200000421/kendaraan-dengan-muatan-berlebih-sumber-masalah-di-jalan?page=all) diakses pada hari Selasa, 29 Oktober 2019 jam 19.00 WIB.

Pelanggaran yang terjadi akibat kelebihan muatan buah sawit di wilayah hukum Tanjung Jabung Timur pada tahun 2019 ini sebanyak 207 kasus denda tilang, pelanggaran banyak terjadi jalan menuju Sabak-Jambi, berdasarkan data tersebut timbul suatu delik yang melanggar pada aturan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 307 yang jelas berbunyi Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).¹¹ Banyaknya pelanggaran menjadi tugas tanggung jawab dari berbagai pihak baik swasta, pemerintah, maupun penegak hukum.

Kendaraan kelebihan muatan alias ODOL (*over dimension over load*) sudah dilarang dalam pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Menurut wakil ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Djoko Setijowarno menilai lemahnya penerapan regulasi menjadi pemicu pelanggaran banyak dilakukan oleh angkutan batu bara, angkutan Crude Palm Oil (CPO), angkutan kelapa sawit, dan beberapa komoditas lainnya.¹² Maka dari itu perilaku pelanggaran ini telah lama melibatkan banyak pihak, mana yang salah dan benar karena kadang pengusaha mengangkut muatan berlebih akibat tekanan tarif dan tekanan permintaan dari perusahaan pengguna jasa angkutan yang pada dasarnya lebih mengarah ekonomi masyarakat setempat seperti di wilayah Tanjung Jabung Timur.

¹¹ Ibid hal 137.

¹² <https://beritagar.id/artikel/berita/peliknya-melarang-kendaraan-kelebihan-muatan> diakses pada hari Selasa, 29 Oktober 2019 jam 21.00 WIB.

Pada hari Rabu tanggal 10 April tahun 2019, Satuan Lalu lintas Polres Tanjung Jabung Timur melakukan kegiatan sosialisasi dan penyuluhan dengan mengundang para supir truk kelapa sawit di gedung aula Polres Tanjung Jabung Timur Kapolres melalui Kasatlantas Polres Tanjung Jabung Timur dan Dinas Perhubungan kabupaten Tanjung Jabung Timur mengharapkan dalam sosialisasi tersebut para sopir truk memiliki kesadaran tertib dalam angkutan umum kelapa sawit sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga kemungkinan kejadian kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas bisa lebih diminimalisir. Terlebih infrastruktur jalan di wilayah jalan darat Tanjung Jabung Timur banyak yang rusak akibat dari kelebihan muatan tersebut dan kondisi tanah yang bergambut.

Dalam Pasal 14 butir b Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 4168)¹³ disebutkan bahwa dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dalam Pasal 13 Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan. Hendaknya cara penanganan pelanggaran lalu lintas mempengaruhi pada pemberian efek jera pelanggar, sehingga masyarakat akan berhati-hati berkendara dan mengikuti aturan yang berlaku.

¹³ Lihat Pasal 14 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Penegakan hukum lalu lintas mempunyai peranan agar perundang-undangan lalu lintas ditaati oleh setiap pemakai jalan.¹⁴ Pada dasarnya kegiatan dapat dikelompokkan menjadi dua bagian penegakan hukum lalu lintas bidang preventif yang meliputi kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas dan patroli lalu lintas, dimana dalam pelaksanaannya kegiatan-kegiatan tersebut merupakan suatu sistem keamanan lalu lintas yang antara satu sub sistem dengan sub sistem lainnya tidak dapat dipisah-pisahkan. Bidang represif dilakukan dengan metode perlakuan (*treatment*) dan penghukuman (*punishment*) menindak para pelaku pelanggaran lalu lintas dengan cara tilang (tindakan langsung) mayoritas berupa denda.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terdapat pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan seperti pelanggaran kelebihan angkutan muat tandan buah sawit yang terjadi di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur. Selain pelanggaran yang sifatnya ringan adanya pelanggaran berat dan unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat, agar adanya efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat wilayah hukum Tanjung Jabung Timur yang mayoritas penghasil buah kelapa sawit yang menjadi penopang ekonomi mereka.

¹⁴ Vademikum Polisi Lalu Lintas, Lemdiklat Polri, Jakarta, 1999. hal 125.

Pelaku pelanggaran yang melebihi angkutan muat tandan buah sawit dilakukan tilang sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Tujuan dari tilang untuk memberantas terajdinya “damai” atau penyuaipan terhadap petugas di lapangan. Untuk mempermudah masyarakat dan mencegah kolusi aparat, maka sistem tilang memberi sejumlah pilihan bagi pelanggar.

Kabupaten Tanjung Jabung Timur yang sebagian besar masyarakatnya bertumpu pada hasil kelapa sawit dan membawa hasil kelapa sawit menggunakan truk yang melebihi angkutan muatnya yang sudah jelas melanggar dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 307, terjadinya polemik dalam penegakan hukum yang dilakukan penegakan hukum khususnya Kepolisian Resort Tanjung Jabung Timur. Karena berkaitan dengan penggerakan roda perekonomian masyarakat Tanjung Jabung Timur.

Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, sistem lalu lintas dang angkutan jalan memiliki peran strategis sebagai sarana memperlancar arus transportasi barang dan jasa.¹⁵Jalan yang dilalui para sopir pengangkut tandan buah sawit merupakan jalan kabupaten, jalan provinsi, dan jalan nasional. Banyak jalur jalan yang dilalui pengguna jalan angkutan muatan kelapa sawit, mulai dari jalur timur, melalui ruas jalan Jambi-Suak Kandis sepanjang 134 KM, jalur barat, melalui ruas jalan Jambi-Sengeti-Simpang Tuan sepanjang 122 KM, dan jalur tengah, melalui ruas jalan Jambi-Jambi Kecil-Rantau Karya atau Zone V sepanjang 37 KM.

¹⁵Pietersz, *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jurnal Sasi Vol. 16 No. 3 Bulan Juli-September 2010, hal 24.

Status jalan dikelompokkan atas: a. Jalan nasional; b. jalan provinsi; c. jalan kabupaten; d. jalan kota; dan e. Jalan desa. Wewenang penetapan status jalan sebagai jalan nasional dilakukan secara berkala paling singkat 5 (lima) tahun dengan keputusan Menteri. Jalan provinsi dilakukan secara berkala paling singkat 5 (lima) tahun dengan keputusan Gubernur. Jalan kabupaten/kota dan jalan desa dilakukan secara berkala paling singkat 5 (lima) tahun dengan keputusan Bupati/Walikota.¹⁶

Berdasarkan data Dinas Perhubungan jumlah kendaraan angkutan barang muatan kelapa sawit yang melintasi jalur-jalur tersebut dalam sehari mencapai 765 kendaraan. Begitu banyak kendaraan angkutan barang muatan kelapa sawit yang melintasi jalur-jalur yang melintasi dan menuju kabupaten Tanjung Jabung Timur, mayoritas kendaraan tersebut yang melintasi jalur-jalur tersebut dari perusahaan penampungan hasil buah kelapa sawit dari masyarakat dan juga dari masyarakat secara pribadi yang mengangkut hasil buah kelapa sawit.

Dari data penelitian transportasi disebutkan, 40% penyebab kerusakan jalan adalah karena air, 30% karena kelebihan muatan, dan sisanya karena bencana alam¹⁷. Berdasarkan data penelitian tersebut banyak jalan menuju kabupaten Tanjung Jabung Timur yang rusak dan membahayakan keselamatan pengendalian lainnya. Kelebihan muatan yang sudah banyak sekali pelanggaran yang terjadi terhadap Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 307.

¹⁶ Lihat Pasal 11 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2012.

¹⁷ <http://www.dephub.go.id/post/read/KERUSAKAN-JALAN-KARENA-AIR-DAN-KELEBIHAN-MUATAN1008> diakses pada hari Selasa, 29 Oktober 2019 jam 22.00 WIB.

Berdasarkan paparan permasalahan di atas, maka penelitian ini mengambil judul: Penerapan Pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit (Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur).

B. Rumusan Masalah

Oleh karena itu, sesuai dengan permasalahan dan ruang lingkup penelitian, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Faktor apa yang mendorong pelaku melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit?
2. Penerapan Pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit?
3. Apakah kendala dan upaya penerapan hukum pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan kelapa sawit?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian mengenai penerapan Pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur) adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui faktor apa yang mendorong orang melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit?

- b. Untuk mengetahui kendala dalam penegakan hukum pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan kelapa sawit?
- c. Untuk mengetahui upaya penerapan hukum pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan kelapa sawit?

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk sumbangan pemikiran dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang kajian ilmu hukum pada umumnya dan huku pidana pada khususnya yang berkaitan dengan aspek penegakan hukum pidana pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penulisan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun praktis, antara lain sebagai berikut:

- a. Secara Teoritis penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk sumbangan pemikiran dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang kajian ilmu hukum pada umumnya dan hukum pidana pada khususnya yang berkaitan dengan aspek penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan kelapasawit.
- b. Secara Praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi penegak hukum di Kabupaten Tanjung Jabung Timut guna menerapkan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan kelapa sawit.

D. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah kerangka yang menghubungkan antara konsep-konsep khusus yang mempunyai arti-arti yang berkaitan dengan istilah yang diteliti atau diketahui.¹⁸ Adapun istilah-istilah yang digunakan sebagai batasan dari penelitian ini adalah:

- a. Penerapan menurut kamus Besar Bahasa Indonesia adalah perbuatan menerapkan. Sedangkan menurut beberapa ahli, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.¹⁹ Pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan. Pengertian Penerapan Menurut J.S Badudu dan Sutan Mohammad Zain, penerapan adalah hal, cara atau hasil. Adapun menurut Lukman Ali, penerapan adalah mempraktekkan, memasangkan.²⁰
- b. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
- c. Pelanggaran menurut Ramdlon Naning menjelaskan bahwa pelanggaran lalu lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan

¹⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986, hal 132

¹⁹ <http://internetsebagaisumberbelajar.blogspot.co.id/2010/07/pengertian-penerapan.html> diakses pada hari Rabu, 30 Oktober 2019 jam 19.00 WIB.

²⁰ Peter Salim dan Yenny Salim, *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*, Jakarta, Modern English Perss, 2002, hal.158

ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas.²¹ Pelanggaran yang dimaksud diatas adalah dalam pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- d. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau batrang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.²² Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkitan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

²¹ Ramdlon Naning, Loc Cit

²² Lihat Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Limtas dan Angkutan Jalan.

- e. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang sengan dipungut bayaran.²³ Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam (perkakas atau alat untuk menggerakkan atau membuat sesuatu yang dijalankan dengan roda, digerakkan oleh tenaga manusia atau motor penggerak, menggunakan bahan bakar minyak atau tenaga alam). Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan.²⁴
- f. Kendaraan Kelebihan Muatan adalah Kendaraan kelebihan muatan alias ODOL (*over dimension over load*) berarti kendaraan dimuat barang atau penumpang melebihi daya angkut maksimumnya. Beberapa tipe kendaraan batas maksimal muatan barang berdasarkan kartu uji berkala kendaraan bermotor yang dikeluarkan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Timur, sebagai berikut:
- a. Kendaraan tipe L300 Mistubishi Jumlah Daya Angkut Barang 1060 kg.
 - b. Kendaraan tipe PS Mitsubishi Jumlah Daya Angkut Barang 4220 kg.
 - c. Kendaraan tipe Fuso Jumlah Daya Angkut Barang 16340 kg.
- Kendaraan yang dikatakan melebihi muatan angkutan barang yaitu berdasarkan Jumlah Daya Angkut Barang dari kartu uji berkala kendaraan

²³ Lihat Pasal 1 ayat 10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁴ http://id.wikipedia.org/wiki/kendaraan_bermotor diakses tanggal 1 November 2019

bermotor yang dikeluarkan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Timur. Kendaraan yang dimuati secara berlebihan maka akan ada celah untuk mengkompromikan keselamatannya. Beberapa kalangan sering juga menyebutnya dengan istilah *over tonase*.

g Kelapa Sawit (*Elaeis*) adalah genus dari Arecaceae yang memiliki dua spesies, yang disebut sebagai kelapa sawit. Tumbuhan ini digunakan untuk usaha pertanian komersial dalam produksi minyak sawit. Kelapa sawit Afrika *Elaeis guineensis* (nama spesies *guineensis* mengacu pada negara asalnya) adalah sumber utama minyak kelapa sawit.²⁵ Kelapa sawit salah satu komoditas yang paling berpeluang untuk memenuhi kebutuhan ekonomi yang merupakan tumbuhan industri sebagai bahan baku penghasil minyak masak, minyak industri, maupun bahan bakar. Kelapa sawit memiliki peranan penting dalam industri minyak yaitu menggantikan kelapa sebagai sumber bahan bakunya.

E. Kerangka Teoritis

Dalam penelitian ilmu hukum normatif, pada dasarnya hasil yang diharapkan dari pengkajian itu adalah argumentasi hukum yang akan diarahkan pada perumusan teori.²⁶ Kerangka Teoritis merupakan susunan dari beberapa anggapan, pendapat cara, aturan, asas, keterangan sebagai satu kesatuan yang logis yang menjadi acuan, landasan dan pedoman untuk mencapai tujuan dalam

²⁵ [https://id.wikipedia.org/wiki/Elaeis_\(kelapa_sawit\)](https://id.wikipedia.org/wiki/Elaeis_(kelapa_sawit)) diakses tanggal 31 Oktober 2019

²⁶ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, CV. Mandar Maju, Bandung, 2016, hal 108.

penelitian atau penulisan.²⁷Teori yang akan digunakan dalam penulisan tesis ini adalah penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Penerapan pada pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

a. Teori Pemidanaan

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Sebagai negara hukum perlu adanya penegakan hukum, tindakan penegak hukum guna menjamin adanya kepastian hukum, perlindungan hukum serta ketertiban dalam bermasyarakat dan bernegara diwujudkan melalui penegakan hukum.

Penegakan hukum dimaksudkan sebagai tindakan penerapan instrumen hukum tertentu untuk memaksakan sanksi hukum guna menjamin ketaatan dan ketertiban terhadap ketentuan atau peraturan yang ditetapkan tersebut. Penerapan instrumen hukum yang terkandung dalam undang-undang dilaksanakan oleh aparat penegak hukum untuk menjamin serta memastikan suatu aturan hukum telah berjalan sebagaimana mestinya. Guna menjamin terlaksananya penegakan

²⁷ Abdulkadir Muhammad,, *Hukum dan Penelitan Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hal 73.

hukum, aparat penegak hukum diperkenankan untuk menggunakan daya paksa keberlakuan hukum itu sendiri. Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang mantap dan mengejewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.

Penegakan hukum merupakan konsep usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses melibatkan banyak hal²⁸. Hal senada penegakan hukum menurut Jimly Asshiddiqie dalam makalahnya penegakan hukum adalah proses yang dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.²⁹

Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patu dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum ini concreto dalam mempertahankan dan menjamin ditaatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang diterapkan oleh hukum formal.³⁰

²⁸ Dellyana, Shant, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 1988, hal 32

²⁹ Jimly Asshiddiqie, *Penegakan Hukum dalam* http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf diakses tanggal 31 Oktober 2019

³⁰ Ibid hal 33.

Penegakan hukum pada hakikatnya mewujudkan nilai-nilai atau kaedah-kaedah yang memuat keadilan dan kebenaran, penegakan hukum bukan hanya menjadi tugas dari penegak hukum yang sudah di kenal secara konvensional, tetapi menjadi tugas kita semua.

Penegakan hukum dibedakan menjadi dua, yaitu:³¹

1. Ditinjau dari sudut subyeknya:

Dalam arti luas, proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normative atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, penegakkan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

2. Ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya:

Dalam arti luas, penegakkan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakkan peraturan yang formal dan tertulis.

Joseph Goldstein membedakan penegakan hukum pidana menjadi 3 bagian yaitu:³²

1. *Total enforcement*, yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (*substantive law of crime*). Penegakan hukum pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab

³¹ Ibid Hal 34

³² Ibid Hal 39

para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain mencakup aturanaturan penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan. Disamping itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan-batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klacht delicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai *area of no enforcement*.

2. *Full enforcement*, setelah ruang lingkup penegakan hukum pidana yang bersifat total tersebut dikurangi *area of no enforcement* dalam penegakan hukum ini para penegak hukum diharapkan penegakan hukum secara maksimal.

3. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstein *full enforcement* ini dianggap *not a realistic expectation*, sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukannya *discretion* dan sisanya inilah yang disebut dengan *actual enforcement*.

Sebagai suatu proses yang bersifat sistemik, maka penegakan hukum pidana menampakkan diri sebagai penerapan hukum pidana yang melibatkan pelbagai subsistem struktural berupa aparat kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan pemasyarakatan. Termasuk didalamnya tentu saja lembaga penasehat hukum. Dalam hal ini penerapan hukum haruslah dipandang dari 3 dimensi.

1. Penerapan hukum dipandang sebagai sistem normatif (*normative system*) yaitu penerapan keseluruhan aturan hukum yang menggambarkan nilai-nilai sosial yang didukung oleh sanksi pidana.
2. Penerapan hukum dipandang sebagai sistem administratif (*administrativ*

system) yang mencakup interaksi antara pelbagai aparaturnya penegak hukum yang merupakan sub sistem peradilan diatas.

3. Penerapan hukum pidana merupakan sistem sosial (*social system*), dalam arti bahwa dalam mendefinisikan tindak pidana harus pula diperhitungkan pelbagai perspektif pemikiran yang ada dalam lapisan masyarakat.

Aparatur penegak hukum mencakup pengertian mengenai institusi penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum. Dalam arti sempit, aparaturnya penegak hukum yang terlibat dalam proses tegaknya hukum itu, dimulai dari saksi, polisi, penasehat hukum, jaksa, hakim, dan petugas sipir masyarakatan.³³ Setiap aparaturnya bertugas dengan perannya masing-masing terkait dengan pengaduan, penyelidikan, penuntutan, pembuktian, penjatihan vonis, pemberian saksi, hingga pada upaya masyarakatan kembali terpidana.

Dengan demikian dalam proses bekerjanya aparaturnya penegak hukum itu, terdapat tiga elemen penting, yaitu: (i) institusi penegak hukum beserta berbagai perangkat sarana dan prasarana pendukung dan mekanisme kerja kelembagaannya; (ii) budaya kerja yang terkait dengan aparaturnya, termasuk mengenai kesejahteraan aparaturnya, dan (iii) perangkat peraturan yang mendukung baik kinerja kelembagaannya maupun yang mengatur materi hukum yang dijadikan standar kerja, baik hukum materielnya maupun hukum acaranya.³⁴

³³ Jimly Asshiddiqie, *Penegakan Hukum* dalam http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf diakses tanggal 31 Oktober 2019

³⁴ *Ibid* Hal 3.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum menurut Soerjono Soekanto adalah:³⁵

1. Faktor Hukum

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif.

Justru itu, suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup law enforcement, namun juga peace maintenance, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

2. Faktor Penegak Hukum

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum

3. Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung Penegakan Hukum

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan

³⁵ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Raja Grafindo Persada, Jakarta. 2004, hal 8-67.

yang diterima oleh Polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tujuannya, diantaranya adalah pengetahuan tentang kejahatan computer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap. Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak.

4. Faktor Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

5. Faktor Kebudayaan

Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

b. Teori Sanksi Pidana

Sanksi Pidana adalah suatu hukuman sebab akibat, sebab adalah kasusnya dan akibat adalah hukumnya, orang yang terkena akibat akan memperoleh sanksi baik masuk penjara ataupun terkena hukuman lain dari pihak berwajib. Sanksi Pidana merupakan suatu jenis sanksi yang bersifat nestapa yang diancamkan atau dikenakan terhadap perbuatan atau pelaku perbuatan pidana atau tindak pidana yang dapat mengganggu atau membahayakan kepentingan hukum. Sanksi pidana pada dasarnya merupakan suatu penjamin untuk merehabilitasi perilaku dari pelaku kejahatan tersebut, namun tidak jarang bahwa sanksi pidana diciptakan sebagai suatu ancaman dari kebebasan manusia itu sendiri.

Pidana adalah penderitaan atau nestapa yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi unsur syarat-syarat tertentu³⁶, sedangkan Roslan Saleh menegaskan bahwa pidana adalah reaksi atas delik, dan ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja dilimpahkan Negara kepada pembuat delik.³⁷

Jenis-jenis Pidana sebagaimana telah diatur dalam Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP):

Pidana terdiri atas:

A. Pidana Pokok

1. Pidana mati;

2. Pidana penjara;

³⁶ Tri Andrisman, *Asas-Asas dan Dasar Aturan Hukum Pidana Indonesia*, Bandar Lampung, Unila, 2009, Hal. 8

³⁷ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2011, Hal. 81

3. Pidana kurungan;
4. Pidana denda;
5. Pidana tutupan.(UU No.20/1946)

B. Pidana Tambahan

1. Pencabutan hak-hak tertentu;
2. Perampasan barang-barang tertentu;
3. Pengumuman putusan hakim.

Tujuan pemidanaan adalah mencegah dilakukannya kejahatan pada masa yang akan datang, tujuan diadakannya pemidanaan diperlukan untuk mengetahui sifat dasar hukum dari pidana. bahwa Dalam konteks dikatakan Hugo De Groot "*malum pasisionis propter malum actionis*" yaitu penderitaan jahat menimpa dikarenakan oleh perbuatan jahat. Berdasarkan pendapat tersebut, tampak adanya pertentangan mengenai tujuan pemidanaan, yakni antara mereka yang berpandangan pidana sebagai sarana pembalasan atau teori absolute dan mereka yang menyatakan bahwa pidana mempunyai tujuan yang positif atau teori tujuan, serta pandangan yang menggabungkan dua tujuan pemidanaan tersebut.

Muladi mengistilahkan teori tujuan sebagai *teleological theories* dan teori gabungan disebut sebagai pandangan integratif di dalam tujuan pemidanaan yang beranggapan bahwa pemidanaan mempunyai tujuan yang plural, yang merupakan gabungan dari pandangan utilitarian yang menyatakan bahwa tujuan pemidanaan harus menimbulkan konsekuensi bermanfaat yang dapat dibuktikan, keadilan tidak boleh melalui pembebanan penderitaan yang patut diterima untuk tujuan penderitaan itu sendiri, misalnya bahwa penderitaan pidana tersebut tidak

boleh melebihi ganjaran yang selayaknya diberikan pelaku tindak pidana.³⁸

Hukum pidana merupakan salah satu bagian dari hukum, oleh karena itu fungsi hukum pidana juga sama dengan fungsi hukum pada umumnya, yaitu untuk mengatur hidup kemasyarakatan atau untuk menyelenggarakan tata dalam masyarakat.. Moeljatno menjelaskan bahwa:³⁹

“Hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berdiri sendiri. Dengan ini ditolak pendapat bahwa hukum pidana adalah bergantung pada bagian-bagian hukum lainnya dan hanya memberi sanksi saja pada perbuatan-perbuatan yang telah dilarang dalam bagian-bagian hukum lainnya itu.”

Hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berdiri sendiri. Dengan ini ditolak pendapat bahwa hukum pidana adalah bergantung pada bagian-bagian hukum lainnya dan hanya memberi sanksi saja pada perbuatan-perbuatan yang telah dilarang dalam bagian-bagian hukum lainnya itu.” Hukum pidana menurut Soedarto sebagaimana dikutip Pawennei dan Tomalili⁴⁰, hukum pidana berpangkal dari dua hal pokok, yaitu:

1. Perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu,
2. Pidana.

Lebih lanjut Soedarto menjelaskan dengan perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu, dimaksudkan perbuatan yang dilakukan oleh orang, yang memungkinkan adanya pemberian pidana. Perbuatan semacam itu dapat disebut perbuatan yang dapat dipidana atau dapat disingkat perbuatan jahat. Oleh karena, dalam perbuatan jahat ini harus ada orang yang melakukannya, maka persoalan tentang perbuatan tertentu itu terperinci menjadi dua, yaitu perbuatan yang

³⁸ Muladi, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Alumni, Bandung 1985, Hal. 25

³⁹ Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, Hal. 9.

⁴⁰ Mulyati Pawennei dan Rahman Tomalili, *Hukum Pidana*, Jakarta, 2015, Hal 2.

dilarang dan orang yang melanggar larangan itu. Sementara yang dimaksud dengan pidana adalah penderitaan yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan memenuhi syarat-syarat tertentu. Termasuk juga dalam hal ini apa yang disebut tindakan tata tertib. Hukum pidana yang berlaku di Indonesia sekarang ini ialah hukum pidana yang telah dikodifikasi, yaitu sebagian terbesar dan aturannya telah disusun dalam satu kitab undang-undang (*wetboek*), yang dinamakan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Mezger mengatakan bahwa hukum pidana dapat didefinisikan sebagai aturan hukum, yang mengikatkan kepada suatu perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu suatu akibat yang berupa pidana.⁴¹ Dengan perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu itu dimaksudkan perbuatan yang dilakukan oleh orang, yang memungkinkan adanya pemberian pidana. Perbuatan semacam itu dapat disebut perbuatan yang dapat di pidana atau disingkat perbuatan jahat (*Verbrechen* atau *Crime*). Oleh karena dalam perbuatan jahat ini harus ada orang yang melakukannya, maka persoalan tentang perbuatan tertentu itu menjadi dua, ialah perbuatan yang dilarang dan orang yang melanggar larangan itu.

Istilah tindak pidana sebagai terjemahan *strafbaar feit* adalah diperkenalkan oleh pihak pemerintah Departemen Kehakiman. Istilah ini banyak dipergunakan dalam undang-undang tindak pidana khusus, misalnya: Undang-undang Tindak Pidana Korupsi, Undang-undang Tindak Pidana Narkotika, dan Undang-undang mengenai Pornografi yang mengatur secara khusus Tindak Pidana Pornografi.⁴² Istilah tindak pidana menunjukkan pengertian gerak-gerik

⁴¹ Sudarto, *Hukum Pidana*, Purwokerto: Fakultas Hukum Universitas Jenderal Soedirman Purwokerto Tahun Akademik 1990-1991, 1990, Hal. 23.

⁴² Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana Edisi Revisi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012, Hal. 49.

tingkah laku dan gerak-gerik jasmani seseorang. Hal-hal tersebut terdapat juga seseorang untuk tidak berbuat, akan tetapi dengan tidak membuatnya dia, dia telah melakukan tindakan pidana.⁴³

Perlu dikemukakan di sini bahwa pidana adalah merupakan suatu istilah yuridis yang mempunyai arti khusus sebagai terjemahan dari bahasa Belanda "*straf*" yang dapat diartikan juga sebagai "hukuman". Seperti dikemukakan oleh Moeljatno bahwa istilah hukuman yang berasal dari kata "*straf*" ini dan istilah "dihukum" yang berasal dari perkataan "*wordt gestraft*", adalah merupakan istilah-istilah konvensional.⁵ Beliau tidak setuju dengan istilah-istilah itu dan menggunakan istilah-istilah yang inkonvensional, yaitu "pidana" untuk menggantikan kata "*straf*" dan "diancam dengan pidana" untuk menggantikan kata "*wordt gestraft*". Jika "*straf*" diartikan "hukuman", maka *strafrecht* seharusnya diartikan dengan hukuman-hukuman.⁴⁴

c. Pasal 307 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009

Ketentuan umum dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan, dan Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Rumusan definisi tindakan pidana kelebihan muatan barang secara eksplisit tidak ditemukan dalam pasal-pasal Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun kelebihan muatan barang

⁴³ Ibid hal 47-49

⁴⁴ Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta, PT.Bima Aksara, 1993, Hal 35.

bisa identik dengan tindakan atau perbuatan yang berakibat merusak jalan, untuk itu mengenai angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan daya angkut ditegaskan dalam pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam pasal 307 tersebut yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).” Berkaitan dengan Pasal 169 ayat (1) yang berbunyi “Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.

Angkutan barang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 160 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 angkutan barang dengan kendaraan bermotor terdiri atas: angkutan barang umum dan angkutan barang khusus. Untuk angkutan barang umum sebagaimana dimaksud tertuang dalam pasal 161 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memenuhi persyaratan sebagai berikut: (a) prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan; (tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat untuk memuat dan membongkar barang, dan (c) menggunakan mobil barang.

Kendaraan umum banyak jenis dan fungsinya, kendaraan umum yang melebihi muatan barang yang berarti muatan barang yang diangkut melebihi

kapasitas jenis mobil muatan barang yang digunakan. Terdapat beberapa jenis mobil muatan barang, sebagai berikut:⁴⁵:

1. Mobil *Pick Up*

Jenis/tipe ini mengangkut barang dengan volume (dibawah 5 meter kubik)

2. Truk bak sedang

Jenis/tipe ini mempunyai kapasitas muatan lebih kurang 10 kubik dengan kekuatan mesin dari 100ps sampai 135 ps, konsumen sering memesan jenis kendaraan ini untuk berbagai keperluan, misalnya : pindahan rumah,pindahan kantor/gudang,pengangkutan hasil produksi pertanian dan hasil produksi pabrik ,dan pengangkutan barang-barang lainnya.

3. Truk bak *Fuso*

Truk jenis fuso ini terhitung kendaraan muatan besar, dengan ukuran 190ps sampai 220ps,panjang bak dari 6-9 meter serta di klasifikasikan dalam 2 jenis (engkle dan tronton).peruntukannya juga sama dengan fungsi kendaraan pengangkut di atas, perbedaannya hanya untuk kapasitas isi bak / volume barang kiriman yang mampu di muat.

⁴⁵ <https://www.dsicargo.co.id/post/jenisjenis-kendaraan-pengangkut-barang> diakses tanggal 31 Oktober 2019 jam 20.00 WIB.

F. Metodologi Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian lapangan (*field research*), yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif kualitatif berupa kata-kata tertulis dan lisan dari orang-orang dari pelaku yang dapat diamati. Deskriptif merupakan penelitian non hipotesis sehingga dalam langkah penelitiannya tidak perlu merumuskan hipotesis, sedangkan kualitatif adalah data yang digambarkan dengan kata-kata atau kalimat yang dipisah-pisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan.⁴⁶ Menurut definisi Sunarto: Deskriptif kualitatif adalah penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasikan kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang sedang tumbuh, proses yang sedang berlangsung akibat yang sedang terjadi atau kecenderungan yang sedang berkembang.⁴⁷ Secara sederhana, penelitian lapangan digunakan untuk memperjelas kesesuaian antara teori dan praktek.

Untuk memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan yang berkaitan dengan permasalahan dan pembahasan, dengan melakukan penelitian memilih penelitian di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur.

2. Tipe Penelitian Yuridis Empiris

Secara etimologis metode diartikan sebagai jalan atau cara melakukan atau mengerjakan sesuatu, pengertian ini diambil dari istilah metode yang berasal dari bahasa Yunani, “*methodos*” yang artinya “jalan menuju”.⁴⁸ Pendekatan yang akan

⁴⁶ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Rineka Cipta, Jakarta, 2006, hal. 236

⁴⁷ Sunarto, *Metode Penelitian Deskriptif*, Usaha Nasional, Surabaya, hal. 47

⁴⁸ Bahder Johan Nasution, **Op.cit**, hal13.

digunakan adalah pendekatan yang bersifat yuridis normatif atau pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu penelitian yang menelaah undang-undang yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain pendekatan tersebut, penulis juga melakukan pendekatan sosiologis (*sociology approach*)⁴⁹ yang secara empiris dapat diketahui gejala-gejala perubahan perilaku masyarakat terhadap perkembangan sosial masyarakat yang berkaitan dengan pengguna jalan di wilayah hukum kabupaten Tanjung Jabung Timur.

3. Sumber Data

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a. Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung di lapangan, melalui wawancara, narasumber dan pihak-pihak yang terkait dengan pemikiran tesis ini.
- b. Data sekunder yaitu data atau dokumen yang diperoleh dari instansi lokasi penelitian, literatur pustaka serta peraturan-peraturan yang ada relevansinya dengan materi yang dibahas. Data sekunder terdiri dari bahan buku primer, bahkan hukum sekunder serta bahan hukum tersier yang dikumpulkan berdasarkan topik permasalahan yang dirumuskan.
 1. Bahan hukum primer, berupa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kepolisian, Dinas Perhubungan, Pelaku, dan Pengusaha

⁴⁹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2007, hal. 9.

2. Bahan hukum sekunder, berupa bahan pustaka, internet, artikel ilmiah, pendapat-pendapat, majalah, surat kabar dan lainnya.
3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti: kamus hukum dan kamus besar bahasa Indonesia (KBBI).

4. Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan pendekatan dan data dalam penelitian ini, maka metode pengumpulan data yang dipakai adalah:

- a. Studi Kepustakaan dan Studi Dokumen, yaitu menelaah bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder yang berkaitan dengan penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Observasi, yaitu pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Metode observasi ini, untuk mengumpulkan data dalam penerapan pasal.
- c. Wawancara Langsung, yaitu dengan melakukan Tanya jawab secara lisan, tertulis dan terstruktur dengan menggunakan daftar pertanyaan yang telah disusun terlebih dahulu. Wawancara langsung ini dimaksud untuk memperoleh informasi yang benar dan akurat dari sumber yang ditetapkan sebelumnya.⁵⁰Wawancara langsung ditujukan kepada berbagai pihak seperti Kepolisian, Dinas Perhubungan, Pelaku, dan Pengusaha untuk mendapatkan data atau informasi yang akurat.

⁵⁰ Bahder Johan Nasution, Op.cit, hal167.

5 Analisis Data

Data yang diperoleh disajikan secara deskriptif kualitatif, yaitu menguraikan data-data yang diperoleh berdasarkan dari hasil studi lapangan dan kepustakaan dan selanjutnya data terkumpul dianalisis dengan teori-teori, konsep-konsep yang ada. Kemudian setelah dilakukan analisis ditarik pada kesimpulan.

G. Sistematika Penulisan

BAB I pendahuluan, yang terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konsep, kerangka teoretis, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II berisi tinjauan umum mengenai tindak pidana dan penegakan hukum, yang meliputi pengertian tindak pidana, pengertian pemidanaan, tujuan pemidanaan dan penegakan hokum.

BAB III menguraikan Tinjauan tentang UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Amgkutan Jalan pada Pasal 307 yang meliputi menjelaskan mengenai Ruang lingkup Lalu Lintas Angkutan Jalan, Tata Cara Berlalu Lintas, dan Perbuatan Pidana dan Penyelesaian Perkara Pidana di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

BAB IV memuat tentang Penerapan Pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit (Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur) menjelaskan analisa penerapan pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit dan kendala dan upaya dalam

penegakan hukum pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap
Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit?

BAB V dalam bab ini penulis akan membahas kesimpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG TINDAK PIDANA DAN PENEGAKAN HUKUM

A. Tindak Pidana

1. Pengertian Tindak Pidana

Tindak pidana menurut beberapa ahli hukum memiliki pengertian seperti dibawah ini: menurut Moeljatno dalam bukunya *Asas-asas Hukum Pidana*, menerjemahkan istilah perbuatan pidana adalah Perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa melanggar larangan tersebut. Dapat juga dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang oleh suatu aturan dilarang dan diancam pidana, asal saja dalam pada itu diingat bahwa larangan ditujukan kepada perbuatan, yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditentukan oleh kelakuan orang. Sedangkan ancaman pidananya ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu.¹

Pengertian tindak pidana menurut Bambang Purnomo dalam bukunya *Asas-Asas Hukum Pidana*, yang isinya perbuatan pidana merupakan suatu istilah yang mengandung suatu pengertian dasar dalam ilmu hukum pidana sebagai istilah yang dibentuk dengan kesadaran dalam memberikan ciri tertentu pada peristiwa hukum pidana, perbuatan pidana mempunyai pengertian yang abstrak dari peristiwa-peristiwa konkrit dalam lapangan hukum pidana, sehingga perbuatan pidana haruslah diberikan arti yang bersifat ilmiah dan ditentukan

¹ Moeljatno, 2008, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.

dengan jelas untuk dapat memisahkan dengan istilah yang dipakai sehari-hari dalam kehidupan masyarakat.²

Berdasarkan literatur hukum pidana sehubungan dengan tindak pidana banyak sekali ditemukan istilah-istilah yang memiliki makna yang sama dengan tindak pidana. Istilah-istilah lain dari tindak pidana tersebut adalah antara lain :

1. Perbuatan melawan hukum
2. Pelanggaran pidana
3. Perbuatan yang boleh di hukum
4. Perbuatan yang dapat di hukum.³

Istilah tindak pidana berasal dari istilah yang dikenal dalam hukum pidana Belanda yaitu *strafbaar feit*. Walaupun istilah ini terdapat dalam WvS Belanda namun tidak ada penjelasan resmi tentang apa yang dimaksud dengan *strafbaar feit*. Istilah tindak pidana berasal dari istilah yang dikenal dalam hukum pidana Belanda yaitu *strafbaar feit*. Walaupun istilah ini terdapat dalam WvS Belanda namun tidak ada penjelasan resmi tentang apa yang dimaksud dengan *strafbaar feit*.⁴

Istilah-istilah yang pernah digunakan, baik dalam peraturan perundang-undangan maupun dalam berbagai literatur hukum sebagai terjemahan dari istilah *strafbaar feit* adalah perbuatan pidana, peristiwa pidana dan tindak pidana. 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. Dapat juga dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang oleh suatu aturan hukum dilarang dan diancam pidana, bahwa larangan ditunjukkan kepada perbuatan (yaitu suatu keadaan atau kejadian yang

² Bambang Purnomo, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994, hal. 16.

³ Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1983, hal. 32

⁴ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana*, PT. Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, hal 67

ditimbulkan oleh kelakuan orang) Istilah-istilah yang pernah digunakan, baik dalam peraturan perundang-undangan maupun dalam berbagai literatur hukum sebagai terjemahan dari istilah *strafbaar feit* adalah perbuatan pidana, peristiwa pidana dan tindak pidana.

Hukum pidana Indonesia mengenal istilah tindak pidana. Istilah ini dipakai sebagai pengganti perkataan "*strafbaarfeit*", yang berasal dari Bahasa Belanda. Tindak Pidana merupakan suatu pengertian dasar dalam hukum pidana. Tindak pidana adalah suatu pengertian yuridis. Lain halnya dengan istilah perbuatan jahat atau kejahatan yang dapat diartikan secara yuridis (hukum) atau secara kriminologis.

Mengenai isi dari pengertian tindak pidana ada kesatuan pendapat diantara para sarjana. Menurut ajaran Causalitas (hubungan sebab akibat) disebutkan pada dasarnya setiap orang harus bertanggung jawab atas segala perbuatan yang dilakukannya, namun harus ada hubungan kausa antara perbuatan dengan akibat yang dilarang dan diancam dengan pidana. Hal ini tidak selalu mudah, peristiwa merupakan rangkaian peristiwa serta tiada akibat yang timbul tanpa sesuatu sebab.

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. Dapat juga dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang oleh suatu aturan hukum dilarang dan diancam pidana, bahwa larangan ditunjukkan kepada perbuatan (yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang).⁵

⁵ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, 2008, hal. 60

Perkembangan dalam hukum pidana menunjukkan adanya istilah lain dari perbuatan pidana, yaitu tindak pidana. Istilah ini, karena tumbuhnya dari pihak kementerian kehakiman, sering dipakai dalam perundang-undangan. Meskipun kata “tindak” lebih pendek daripada “perbuatan” tapi “tindak” tidak menunjuk pada hal yang abstrak seperti perbuatan, tapi hanya menyatakan keadaan konkret, sebagaimana halnya dengan peristiwa dengan perbedaan bahwa tindak adalah kelakuan, tingkah laku, gerak-gerik atau sikap jasmani seseorang, hal mana lebih dikenal dalam tindak-tanduk, tindakan dan bertindak dan belakangan juga sering dipakai “ditindak”. Tindak pidana adalah pelanggaran norma-norma dalam tiga bidang hukum, yaitu hukum perdata, hukum ketatanegaraan dan hukum tata pemerintah, yang oleh pembentuk undang-undang ditanggapi dengan suatu hukum pidana.⁶

2. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Menurut Lamintang, bahwa setiap tindak pidana dalam KUHP pada umumnya dapat dijabarkan unsur-unsurnya menjadi dua macam, yaitu unsur-unsur subyektif dan obyektif.

Unsur-unsur ”subyektif” adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku dan termasuk kedalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Unsur-unsur ”obyektif” itu adalah unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan, yaitu keadaan-keadaan di mana tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan.⁷

⁶ Wirjono Prodjodikoro, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu Di Indonesia*, Rafika Aditama, Bandung, 2003, hal 1

⁷ Lamintang, 1997. *Op.Cit.*, Hal.183

Unsur-unsur subyektif dari suatu tindak pidana itu adalah :

- a. Kesengajaan atau ketidaksengajaan (culpa/dolus);
- b. Maksud atau voornemen pada suatu percobaan atau pogging seperti dimaksud dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP;
- c. Macam- macam maksud atau oogmerk seperti yang terdapat misalnya di dalam kejahatan – kejahatan pencurian, penipuan, pemerasan, pemalsuan dan lain-lain;
- d. Merencanakan terlebih dahulu atau voorbedachte raad seperti misalnya terdapat di dalam kejahatan pembunuhan menurut Pasal 340 KUHP;
- e. Perasaan takut atau vress seperti yang antara lain terdapat di dalam rumusan tindak pidana menurut Pasal 308 KUHP.

Unsur-unsur dari suatu tindak pidana adalah :

- a. Sifat melanggar hukum;
- b. Kualitas si pelaku;
- c. Kausalitas, yakni hubungan antara sesuatu tindakan sebagai penyebab dengan sesuatu kenyataan sebagai akibat.⁸

3. Unsur-unsur Tindak Pidana

Menurut Lamintang, tindak pidana dalam KUHP pada umumnya dapat dijabarkan unsur-unsurnya menjadi 2 (dua) macam, yaitu unsur-unsur subjektif dan objektif. Unsur-unsur subjektif adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan pada diri si pelaku dan termasuk kedalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Sedangkan yang dimaksud

⁸ Ibid, Hal 184

unsur objektif itu adalah unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan mana tindakan dari si pembuat itu harus dilakukan.⁹

Unsur subjektif dari suatu tindak pidana adalah:

1. Kesengajaan atau ketidaksengajaan (*culpa* dan *dolus*).
2. Maksud dan *voornemen* pada suatu percobaan atau *poging* seperti yang dimaksud dalam Pasal 53 ayat 1 KUHP.
3. Macam-macam maksud atau *oogmerk* seperti yang terdapat misalnya di dalam kejahatankejahatan pencurian, penipuan, pemerasan, pemalsuan, dan lain-lain.
4. Merencanakan terlebih dahulu atau *voorbedachteraad* seperti misalnya dalam kejahatan pembunuhan menurut Pasal 340 KUHP.
5. Perasaan takut atau *vress* seperti yang antara lain terdapat didalam rumusan tindak pidana pembuangan bayi menurut Pasal 308 KUHP.

Sedangkan unsur objektif dari suatu tindak pidana adalah:

1. Sifat melanggar hukum.
2. Kualitas si pelaku.
3. Kausalitas, yakni hubungan antara suatu tindakan sebagai penyebab dengan suatu kenyataan sebagai akibat¹⁰

⁹ Lamintang. *Dasar – Dasar Hukum Pidana Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Cetakan Ketiga. 1997. hal. 184

¹⁰ Ibid hal. 184.

Berkaitan dengan unsur-unsur tindak pidana (*strafbaarfeit*), hal ini diawali dengan pendapat Moeljatno seorang guru besar hukum pidana Universitas Gajah Mada dalam pidato diesnatalis Universitas Gajah Mada tahun 1955 menyampaikan pidato berjudul “Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban dalam Hukum Pidana”, beliau membedakan dengan tegas “dapat dipidananya perbuatan” dan “dapat dipidana orangnya” dan karena itu beliau memisahkan antara pengertian “perbuatan pidana” dan “pertanggungjawaban pidana”. Dengan demikian

pengertian perbuatan pidana tindak meliputi pertanggungjawaban pidana, karena itulah pandangan Moeljatno disebut pandangan yang bersifat “dualistis”. Moeljatno menyatakan bahwa untuk adanya perbuatan pidana harus ada unsur-unsur:

1. Perbuatan oleh manusia.
2. Memenuhi rumusan undang-undang (syarat formil)
3. Bersifat melawan hukum (syarat materiil)

Syarat formil itu harus ada karena keberadaan asas Legalitas yang tersimpan dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP. Syarat materiil pun harus ada pula, karena perbuatan itu harus pula betul-betul dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak boleh atau tidak patut dilakukan, oleh karena itu bertentangan dengan atau menghambat tercapainya tata dalam pergaulan masyarakat yang dicita citakan oleh masyarakat itu.¹¹ Dengan demikian pandangan sarjana yang beraliran dualistis ini ada pemisahan antara *criminal act* dan *criminal responsibility*.

¹¹ Sudarto, *op. cit.*, hal. 27

Selain pandangan dualistis dikenal juga pandangan monistis yang melihat keseluruhan syarat untuk adanya pidana itu semuanya merupakan sifat dari perbuatan. Adapun yang termasuk golongan monistis antara lain E. Mazger yang menyatakan tindak pidana adalah keseluruhan syarat untuk adanya pidana. Selanjutnya dikatakan unsur-unsur tindak pidana adalah:

1. Perbuatan dalam arti yang luas dari manusia (aktif atau membiarkan).
2. Sifat melawan hukum (baik objektif maupun subjektif).
3. Dapat dipertanggungjawabkan kepada seseorang.
4. Diancam dengan pidana.¹²

Selanjutnya dikatakan bahwa kesalahan dan kemampuan bertanggungjawab dari si pembuat tidak masuk dalam unsur tindak pidana, karena hal tersebut melekat pada orang yang berbuat.

B. Pidanaan

Pidanaan bisa diartikan sebagai tahap penetapan sanksi dan juga tahap pemberian sanksi dalam hukum pidana. Kata “pidana” pada umumnya diartikan sebagai hukuman, sedangkan “pidanaan” diartikan sebagai penghukuman. Pada dasarnya pidana dijatuhkan bukan karena seseorang telah berbuat jahat tetapi agar seseorang yang dianggap telah berbuat jahat (pelaku kejahatan) tidak lagi berbuat jahat dan orang lain takut melakukan kejahatan serupa.

¹²Bambang Poernomo, *op.cit*, hal. 134

Tindak pidana selalu berikatan erat dengan nilai, struktur dan masyarakat itu sendiri. Maka dari itu meskipun manusia saling berupaya untuk memusnahkan tindak pidana, tindak pidana tersebut tidak akan mungkin musnah melainkan hanya diminimalisir intensitasnya. Sebagaimana yang dikatakan oleh Mardjono Reksodiputro bahwa tindak pidana sama sekali tidak dapat dihapus dalam masyarakat, melainkan hanya dapat dihapuskan sampai pada batas toleransi. Hal ini disebabkan karena tidak semua kebutuhan manusia dapat dipenuhi secara sempurna, manusia juga cenderung memiliki kepentingan yang berbeda antara yang satu dengan yang lain. Namun, tindak pidana juga tidak dapat dibiarkan tumbuh dan berkembang dalam masyarakat karena dapat menimbulkan kerusakan dan gangguan pada ketertiban sosial. Sebelum menggunakan tindak pidana sebagai alat, diperlukan pemahaman terhadap alat itu sendiri. Pemahaman pidana sebagai alat merupakan hal yang sangat penting untuk membantu memahami apakah dengan alat tersebut tujuan yang telah ditentukan dapat tercapai atau tidak.

Hukum pidana merupakan salah satu bagian dari hukum pada umumnya. Hukum pidana ada untuk memberikan sanksi bagi siapa saja yang melakukan kejahatan. Berbicara mengenai hukum pidana tidak terlepas dari hal-hal yang berkaitan dengan pembedaan. Arti kata pidana pada umumnya adalah hukum sedangkan pembedaan diartikan sebagai penghukuman.

Moeljatno membedakan istilah pidana dan hukuman. Beliau tidak setuju terhadap istilah-istilah konvensional yang menentukan bahwa istilah hukuman berasal dari kata *straf* dan istilah dihukum berasal dari perkataan *word gestraft*. Beliau menggunakan istilah yang inkonvensional, yaitu pidana untuk kata *straf* dan diancam dengan pidana untuk kata *word gestraft*. Hal ini disebabkan apabila kata *straf* diartikan hukuman, maka kata *strafrecht* berarti hukum-hukuman. Menurut

Moeljatno, dihukum berarti diterapi hukum, baik hukum perdata maupun hukum pidana. Hukuman adalah hasil atau akibat dari penerapan hukum tadi yang mempunyai arti lebih luas, sebab dalam hal ini tercakup juga keputusan hakim dalam lapangan hukum perdata.¹³

Pemidanaan merupakan bagian penting dalam hukum pidana hal tersebut dikatakan demikian karena pemidanaan merupakan puncak dari seluruh proses mempertanggungjawabkan seseorang yang telah bersalah melakukan tindak pidana. *"A criminal law without sentencing would merely be a declaratory system pronouncing people guilty without any formal consequences following from that guilt"*. Hukum pidana tanpa pemidanaan berarti menyatakan seseorang bersalah tanpa ada akibat yang pasti terhadap kesalahannya tersebut. Dengan demikian, konsepsi tentang kesalahan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pengenaan pidana dan proses pelaksanaannya. Jika kesalahan dipahami sebagai "dapat dicela", maka di sini pemidanaan merupakan "perwujudan dari celaan" tersebut.¹⁴

Pemidanaan merupakan suatu tindakan terhadap seseorang yang melakukan tindak pidana, dapat dibenarkan secara normal bukan karena pemidanaan itu mengandung konsekuensi-konsekuensi positif bagi si pelaku pidana, korban atau masyarakat. Karena itu teori ini disebut juga teori konsekuensialisme. Pidana dijatuhkan bukan karena seseorang telah berbuat jahat tetapi pidana dijatuhkan agar pelaku kejahatan tidak lagi berbuat jahat dan orang lain takut untuk melakukan kejahatan. Pemidanaan itu sama sekali bukan dimaksudkan sebagai upaya balas dendam melainkan sebagai upaya pembinaan bagi seseorang yang melakukan tindak pidana sekaligus sebagai upaya preventif terhadap terjadinya kejahatan serupa.

¹³ Moeljatno, *Membangun Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1985, hal. 40

¹⁴ Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kealahan. Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Kencana Prenada Media, Jakarta. 2006, hal 125.

2. Filsafat Pidanaan dan Teori Pidanaan

Berbicara mengenai filsafat pidanaan tidak terlepas dari filsafat hukum itu sendiri, karena konsep pidanaan terdapat didalam norma- norma tertulis yaitu norma hukum. Filsafat hukum merupakan bagian dari filsafat umum, karena ia menawarkan refleksi filosofis mengenai landasan hukum umum.³⁵ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hukum berkaitan dengan norma yang mengatur tingkah laku manusia. Filsafat hukum merupakan cabang filsafat, yaitu filsafat tingkah laku atau etika, yang mempelajari hakekat hukum. Dengan kata lain, filsafat hukum adalah filsafat yang mempelajari hukum secara filosofis. Berdasarkan hal tersebut dapat dikatakan bahwa objek filsafat hukum adalah hukum, dan objek tersebut dikaji secara mendalam sampai kepada inti atau dasarnya yang disebut dengan hakikat.¹⁵ M. Sholehuddin mengemukakan bahwa hakikat filsafat pidananana itu ada dua fungsi, yaitu:¹⁶

“Pertama, fungsi fundamental yaitu sebagai landasan dan asas normatif atau kaidah yang memberikan pedoman, kriteria, atau paradigma tentang masalah pidana dan pidanaan. Cara ini secara formal dan instrinsik bersifat formal dan terkandung didalam setiap ajaran sistem filsafat. Maksudnya, setiap asas yang ditetapkan sebagai prinsip maupun kaidah itulah yang diakui sebagai kebenaran atau norma yang wajib ditegakkan, dikembangkan, dan diaplikasikan. Kedua, fungsi teori dalam hal ini sebagai meta-teori. Maksudnya filsafat pidanaan berfungsi sebagai teori yang mendasari dan melatarbelakangi setiap teori- teori pidanaan.”

Teori pidanaan berkembang mengikuti kehidupan masyarakat sebagai reaksi yang timbul dari berkembangnya kejahatan itu sendiri yang mewarnai kehidupan sosial masyarakat dari masa ke masa. Dalam dunia ilmu hukum pidana ada beberapa teori pidanaan yaitu:

¹⁵ Joachim Friedrich, *Filsafat Hukum : Perspektif Historis*. Terjemahan Raisul Muttaqien, PT Nuansa dan PT Nuansa Media, Bandung, 2004, hal. 3

¹⁶ Lilik Mulyadi, *Bunga Rampai Hukum Pidana Umum dan Khusus*, PT. Alumni, Bandung, 2012, hal. 54

1. Teori Retributif

Teori ini berfokus pada hukuman/pemidanaan sebagai suatu tuntutan mutlak untuk mengadakan pembalasan (*vergelding*) terhadap orang-orang yang telah melakukan perbuatan jahat. Teori ini ada dua corak, yaitu corak subjektif (*subjectif vergelding*) yaitu pembalasan langsung ditujukan kepada kesalahan si pembuat; kedua adalah corak objektif, yaitu pembalasan ditujukan sekedar pada perbuatan apa yang telah dilakukan oleh orang yang bersangkutan.¹⁷

2. Teori *Deterrence* (Teori Pencegahan)

Tujuan pemidanaan sebagai *deterrence effect* ini, dapat dibagi menjadi penjeraan umum (*general deterrence*) dan penjeraan khusus (*individual or special deterrence*), sebagaimana yang dikemukakan oleh Bentham bahwa:¹⁸

“Determent is equally applicable to the situation of the already-punished delinquent and that of other persons at large, distinguishes particular prevention which applies to the delinquent himself; and general prevention which is applicable to all members of the community without exception.”

Tujuan pemidanaan untuk prevensi umum diharapkan memberikan peringatan kepada masyarakat supaya tidak melakukan kejahatan, sedangkan untuk prevensi khusus dimaksudkan bahwa dengan pidana yang dijatuhkan memberikan *deterrence effect* kepada si pelaku sehingga tidak mengulangi perbuatannya kembali.

3. Teori *Treatment* (Teori Pembinaan/Perawatan)

Treatment sebagai tujuan pemidanaan dikemukakan oleh aliran positif yang berpendapat bahwa pemidanaan sangat pantas diarahkan kepada pelaku kejahatan, bukan pada perbuatannya. Namun pemidanaan yang dimaksudkan oleh aliran ini untuk memberi tindakan perawatan (*treatment*) dan perbaikan

¹⁷ Ibid, hal 41.

¹⁸ C. Ray Jeffery, hal 72-73

(*rehabilitation*) kepada pelaku kejahatan sebagai pengganti dari penghukuman. Argumen aliran positif ini dilandaskan pada alasan bahwa pelaku kejahatan adalah orang yang sakit sehingga membutuhkan tindakan perawatan (*treatment*) dan perbaikan (*rehabilitation*).¹⁹

4. Teori *Social Defence* (Teori Perlindungan Masyarakat)

Teori ini berkembang dari teori "*bio-sosiologis*" oleh Ferri. Pandangan ini juga diterima dan digunakan oleh *Union- Internationale de Droit Penal* atau *Internationale Kriminalistische Vereinigung (IKU)* atau *Internationale Association For Criminology* (berdiri 1 Januari 1889) yang didirikan dan dipimpin oleh Adolphe Prins, Gerardus Antonius van Hamel, dan Franz van Liszt. Tokoh tersebut menerima dan mengakui kebenaran dan keabsahan temuan-temuan hasil studi antropologi dan sosiologis terhadap fenomena kejahatan. Mereka juga mengakui bahwa pidana adalah salah satu alat yang paling ampuh untuk memerangi kejahatan. Namun sanksi pidana bukanlah satu-satunya alat untuk melawan kejahatan, pidana harus dipadukan dengan kebijakan sosial, khususnya dengan tindakan-tindakan preventif.²⁰

Secara tradisional, teori tentang pidanaan dibagi dalam dua kelompok teori, yaitu teori absolut dan teori relatif. Namun dalam perkembangannya muncul teori ketiga yang merupakan gabungan dari kedua teori diatas, yang dikenal dengan teori gabungan. Jadi pada umumnya teori pidanaan itu dibagi ke dalam tiga kelompok teori, yaitu:

¹⁹ Marlina, *Hukum Penitensier*, Refika Aditama, Bandung, 2011, hal.59.

²⁰ Ibid, hal 70

1. Teori Absolut atau Teori pembalasan (*Vergeldings Theorien*)

Menurut teori ini pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan kejahatan atau tindak pidana. Teori ini diperkenalkan oleh Kent dan Hegel. Teori Absolut didasarkan pada pemikiran bahwa pidana tidak bertujuan untuk praktis, seperti memperbaiki penjahat tetapi pidana merupakan tuntutan mutlak, bukan hanya sesuatu yang perlu dijatuhkan tetapi menjadi keharusan, dengan kata lain hakikat pidana adalah pembalasan (*revenge*). Sebagaimana yang dinyatakan Muladi bahwa:²¹

“Teori absolut memandang bahwa pembedaan merupakan pembalasan atas kesalahan yang telah dilakukan sehingga berorientasi pada perbuatan dan terletak pada terjadinya kejahatan itu sendiri. Teori ini mengedepankan bahwa sanksi dalam hukum pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan sesuatu kejahatan yang merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan sehingga sanksi bertujuan untuk memuaskan tuntutan keadilan.”

Dari teori di atas, nampak jelas bahwa pidana merupakan suatu tuntutan etika, dimana seseorang yang melakukan kejahatan akan dihukum dan hukuman itu merupakan suatu keharusan yang sifatnya untuk membentuk sifat dan merubah etika dari yang jahat menjadi lebih baik.

Menurut Vos, bahwa:²²

“Teori pembalasan absolut ini terbagi atas pembalasan subyektif dan pembalasan obyektif. Pembalasan subyektif adalah pembalasan terhadap kesalahan pelaku, sementara pembalasan obyektif adalah pembalasan terhadap apa yang telah diciptakan oleh pelaku di dunia luar.”

²¹ Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana 1*, Sinar Grafika, Jakarta,, 2007, hal. 11.

²² Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hal. 27.

2. Teori Relatif atau Tujuan (*Doel Theorien*)

Teori relatif atau teori tujuan, berfokus pada dasar bahwa pidana adalah alat untuk menegakkan tata tertib (hukum) dalam masyarakat. Teori ini berbeda dengan teori absolut, dasar pemikirannya adalah penjatuhan pidana mempunyai tujuan untuk memperbaiki sikap mental atau membuat pelaku pidana tidak berbahaya lagi, dibutuhkan proses pembinaan sikap mental.

Menurut Muladi tentang teori ini bahwa:²³

“Pemidanaan bukan sebagai pembalasan atas kesalahan pelaku tetapi sarana mencapai tujuan yang bermanfaat untuk melindungi masyarakat menuju kesejahteraan masyarakat. Sanksi ditekankan pada tujuannya, yakni untuk mencegah agar orang tidak melakukan kejahatan, maka bukan bertujuan untuk pemuasan absolut atas keadilan.”

Teori ini menunjukkan tujuan pemidanaan sebagai sarana pencegahan, baik pencegahan khusus (*speciale preventie*) yang ditujukan kepada pelaku maupun pencegahan umum (*general preventie*) yang ditujukan ke masyarakat. Teori relatif ini berasas pada tiga tujuan utama pemidanaan yaitu *preventif*, *deterrence*, dan *reformatif*. Tujuan preventif (*prevention*) untuk melindungi masyarakat dengan menempatkan pelaku kejahatan terpisah dari masyarakat. Tujuan menakuti (*deterrence*) untuk menimbulkan rasa takut melakukan kejahatan, baik bagi individual pelaku agar tidak mengulangi perbuatannya, maupun bagi publik sebagai langkah panjang. Sedangkan tujuan perubahan (*reformation*) untuk mengubah sifat jahat si pelaku dengan dilakukannya pembinaan dan pengawasan, sehingga nantinya dapat kembali melanjutkan kebiasaan hidupnya sehari-hari sebagai manusia yang sesuai dengan nilai-nilai yang ada di masyarakat.

²³ Zainal Abidin, *op.cit*, hal 11.

3. Teori Gabungan/Modern (*Verenigings Theorien*)

Teori gabungan atau teori modern menyatakan bahwa tujuan pemidanaan bersifat plural, karena menggabungkan antara prinsip- prinsip relatif (tujuan) dan absolut (pembalasan) sebagai satu kesatuan. Teori ini mengandung karakter pembalasan sejauh pemidanaan dilihat sebagai suatu kritik moral dalam menjawab tindakan yang salah. Sedangkan karakter tujuannya terletak pada ide bahwa tujuan kritik moral tersebut ialah suatu reformasi atau perubahan perilaku terpidana di kemudian hari.

Teori ini diperkenalkan oleh Prins, Van Hammel, Van List dengan pandangan sebagai berikut:²⁴

- A. Tujuan terpenting pidana adalah membrantas kejahatan sebagai suatu gejala masyarakat.
- B. Ilmu hukum pidana dan perundang-undangan pidana harus memperhatikan hasil studi antropologi dan sosiologis.
- C. Pidana ialah suatu dari yang paling efektif yang dapat digunakan pemerintah untuk memberantas kejahatan. Pidana bukanlah satu-satunya sarana, oleh karena itu pidana tidak boleh digunakan tersendiri akan tetapi harus digunakan dalam bentuk kombinasi dengan upaya sosialnya.

Pandangan diatas menunjukkan bahwa teori ini mensyaratkan agar pemidanaan itu memberikan penderitaan jasmani juga psikologi dan yang terpenting adalah memberikan pemidanaan dan pendidikan. Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa tujuan dari pemidanaan, yaitu dikehendaknya suatu perbaikan dalam diri manusia atau yang melakukan kejahatan terutama dalam

²⁴ Djoko Prakoso, *Surat Dakwaan, Tuntutan Pidana dan Eksaminasi Perkara di Dalam Proses Pidana*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 47.

delik ringan. Sedangkan untuk delik-delik tertentu yang dianggap dapat merusak kehidupan sosial dan masyarakat, dan dipandang bahwa penjahat-penjahat tersebut sudah tidak bisa lagi diperbaiki, maka sifat penjeraman atau pembalasan dari suatu pemidanaan tidak dapat dihindari.

M. Sholehuddin menyatakan bahwa tujuan pemidanaan harus sesuai dengan politik hukum pidana dimana harus diarahkan kepada perlindungan masyarakat dari kesejahteraan serta keseimbangan dan keselarasan hidup dengan memperhatikan kepentingan negara, masyarakat, korban, dan pelaku. M. Sholehuddin mengemukakan sifat-sifat dari unsur pidana berdasarkan atas tujuan pemidanaan tersebut, yaitu:²⁵

1. Kemanusiaan, dalam artian bahwa pemidanaan tersebut menjunjung tinggi harkat dan martabat seseorang.
2. Edukatif, dalam artian bahwa pemidanaan itu mampu membuat orang sadar sepenuhnya atas perbuatan yang dilakukan dan menyebabkan ia mempunyai sikap jiwa yang positif dan konstruktif bagi usaha penanggulangan kejahatan.
3. Keadilan, dalam artian bahwa pemidanaan tersebut dirasakan adil (baik oleh terhukum maupun oleh korban ataupun masyarakat).

Romli Atmasasmita mengungkapkan jika dikaitkan dengan teori retributif tujuan pemidanaan adalah:²⁶

- a Dengan pemidanaan maka si korban akan merasa puas, baik perasaan adil bagi dirinya, temannya maupun keluarganya. Perasaan tersebut tidak dapat

²⁵ M. Sholehuddin, *Sistem Sanksi dalam Hukum Pidana: Ide Dasar Doble Track System & Implementasinya*, Rajawali Pers, Jakarta, 2004, hlm. 59.

²⁶ Romli Atmasasmita, *Kapita Selekta Hukum Pidana dan Kriminologi*. Mandar Maju, Bandung, 1995, hal. 83-84

dihindari dan tidak dapat dijadikan alasan untuk menuduh tidak menghargai hukum. Tipe retributif ini disebut *vindictive*.

- b. Dengan pemidanaan akan memberikan peringatan pada pelaku kejahatan dan anggota masyarakat yang lain bahwa setiap ancaman yang merugikan orang lain atau memperoleh keuntungan dari orang lain secara tidak sah atau tidak wajar, akan menerima ganjarannya. Tipe retributif ini disebut *fairness*.
- c. Pemidanaan dimaksudkan untuk menunjukkan adanya kesebandingan antara apa yang disebut dengan *the gravity of the offence* dengan pidana yang dijatuhkan. Tipe retributif ini disebut dengan *proportionality*. Termasuk ke dalam kategori *the gravity* ini adalah kekejaman dari kejahatannya atau dapat juga termasuk sifat aniaya yang ada dalam kejahatannya baik yang dilakukan dengan sengaja maupun karena kelalaiannya.

Muladi menyatakan bahwa dalam tujuan pemidanaan dikenal istilah *restorative justice* model yang mempunyai beberapa karakteristik, yaitu:²⁷

- a. Kejahatan dirumuskan sebagai pelanggaran seorang terhadap orang lain dan diakui sebagai konflik;
- b. Titik perhatian pada pencegahan masalah pertanggungjawaban dan kewajiban pada masa depan;
- c. Sifat normatif dibangun atas dasar dialog dan negosiasi;
- d. Restitusi sebagai sarana perbaikan para pihak, rekonsiliasi dan restorasi sebagai tujuan utama;

²⁷ Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.. 1995, hal. 127-129

- e. Keadilan dirumuskan sebagai hubungan- hubungan hak, dinilai atas dasar hasil;
- f. Sasaran perhatian pada perbaikan kerugian sosial;
- g. Masyarakat memerlukan fasilitator di dalam proses restoratif;
- h. Peran korban dan pelaku tindak pidana diakui, baik dalam masalah maupun dalam penyelesaian hak-hak dan kebutuhan korban. Pelaku tindak pidana didorong untuk bertanggung jawab;
- i. Pertanggungjawaban si pelaku dirumuskan sebagai dampak pemahaman terhadap perbuatan dan untuk membantu memutuskan yang terbaik;
- j. Tindak pidana dipahami dalam konteks menyeluruh, moral, sosial, dan ekonomis;
- k. Stigma dapat dihapus melalui tindakan restoratif.

Menentukan tujuan pemidanaan menjadi persoalan yang dilematis, terutama dalam menentukan apakah pemidanaan ditujukan untuk melakukan pembalasan atas tindak pidana yang terjadi atau merupakan tujuan yang layak dari proses pidana sebagai pencegahan tingkah laku yang anti sosial. Menentukan titik temu dari dua pandangan tersebut jika tidak berhasil dilakukan, memerlukan formulasi baru dalam sistem atau tujuan pemidanaan dalam hukum pidana. Pemidanaan mempunyai beberapa tujuan yang bisa diklasifikasikan berdasarkan teori-teori tentang pemidanaan.²⁸

²⁸ Zainal Abidin, 2005. *Op. cit.* hal. 10

Melihat dari pengertian pemidanaan tersebut, dalam konsep Rancangan Undang-Undang Kitab Undang-Undang (RUU KUHP) Nasional Tahun 2015 mengenai tujuan pemidanaan secara tegas diatur dalam Pasal 54, yang menyatakan bahwa:

(1) Pemidanaan bertujuan:

1. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat;
2. Memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang yang baik dan berguna;
3. Menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan, dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat; dan
4. Membebaskan rasa bersalah pada terpidana.

(2) Pemidanaan tidak dimaksudkan untuk menderitakan dan merendahkan martabat manusia.

Sistem Pemidanaan

Sudarto menyatakan, jika dilihat dari sudut pandang fungsional (dalam arti luas) maka sistem pemidanaan berarti sistem aksi.²⁹ Jika pengertian pemidanaan didefinisikan sebagai suatu pemberian atau penjatuhan pidana, maka pengertian sistem pemidanaan dapat dilihat dari dua sudut pandang, yaitu:³⁰ Kesatu dalam arti luas, sistem pemidanaan dapat dilihat dari sudut fungsional, yaitu dari sudut bekerjanya atau prosesnya, yang dapat diartikan

²⁹ Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1981, hal 11.

³⁰ Barda Nawawi Arief, *Perkembangan Sistem Pemidanaan di Indonesia*, Pustaka Magister, Semarang, hal. 1-2.

sebagai berikut:³¹ Keseluruhan sistem (aturan perundang-undangan) untuk fungsionalisasi/operasionalisasi/konkretisasi pidana; Keseluruhan sistem (perundang-undangan) yang mengatur bagaimana hukum pidana itu ditegakkan atau dioperasionalkan secara konkret sehingga seseorang dijatuhi sanksi (hukum) pidana. Kedua, dalam arti sempit, sistem pemidanaan dilihat dari sudut normatif/substantif, yaitu hanya dilihat dari norma norma hukum pidana substantif. Hukum pidana substantif dapat dianggap sebagai sekumpulan syarat-syarat yang secara formal memberikan wewenang untuk menerapkan sanksi-sanksi kriminal.³² Dalam arti sempit ini, maka sistem pemidanaan dapat diartikan sebagai:³³

- a. Keseluruhan sistem (aturan perundang-undangan) untuk pemidanaan
- b. Keseluruhan sistem (aturan perundang-undangan) untuk pemberian/penjatuhan dan pelaksanaan pidana

Secara luas sistem pemidanaan mencakup 3 (tiga) bagian pokok yang terdiri dari Jenis pidana (*strafsoort*), lamanya ancaman pidana (*strafmaat*), dan pelaksanaan pidana (*strafmodus*).

- a. Jenis Pidana (*strafsoort*)

Jenis pidana tercantum didalam ketentuan Pasal 10 KUHP yang terdiri

dari beberapa bagian yaitu:

- 1) Pidana pokok:
 - a. Pidana mati;

³¹ Ibid

³² L.H.C. Hulsman, *Sistem Peradilan Pidana dalam Perspektif Perbandingan Hukum*, di dalam Soedjono Dirdjosisworo (Penyadur), Penerbit CV. Rajawali : Jakarta, 1984, hal 107.

³³ Barda Nawawi Arief, *RUU KUHP Sebuah Restrukturisasi/Rekonstruksi Sistem Hukum Pidana Indonesia*, Makalah disajikan dalam kuliah umum di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, Pekanbaru, 24 Desember 2005, hal2-3.

- b. Pidana penjara;
 - c. Pidana kurungan;
 - d. Pidana denda;
 - e. Pidana tutupan.
- 2) Pidana tambahan:
- a. Pencabutan hak-hak tertentu;
 - b. Perampasan barang-barang tertentu;
 - c. Pengumuman putusan hakim.
- b. Lamanya Ancaman Pidana (*strafmoot*)

Beberapa pidana pokok ada yang seringkali diancamkan pada perbuatan tindak pidana yang sama. Dengan demikian, hakim hanya dapat menjatuhkan satu diantara pidana yang diancamkan itu. Hal tersebut mempunyai pengertian bahwa hakim memiliki kebebasan dalam memberikan sanksi pidana. Sedangkan berkenaan dengan lamanya jumlah ancaman yang ditentukan hanya maksimum dan minimum ancaman. Dalam batas maksimum dan minimum inilah hakim bebas untuk memutuskan pidana yang tepat terhadap suatu perkara. Namun, kebebasan hakim ini bukan dimaksudkan untuk membuat para hakim bertindak sewenang-wenang dalam menentukan ancaman pidana berdasarkan sifat yang subyektif.

c. Lamanya Pemidanaan (*strafmodus*)

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang berlaku di Indonesia saat ini masih belum mengenal hal yang dinamakan pedoman pemidanaan. Dengan demikian, hakim dalam memutus suatu perkara memiliki kebebasan dalam memilih jenis pidana (*strafsoort*) yang dikehendaki,

sehubungan dengan sistem alternatif dalam pengancaman di dalam Undang-Undang. Hakim juga dapat memilih berat ringannya pidana (*strafmaat*) yang akan dijatuhkan, sebab yang ditentukan oleh Undang-Undang hanya maksimum dan minimum pidana. Berkaitan dengan hal tersebut, maka yang sering menimbulkan masalah dalam praktek adalah mengenai kebebasan hakim dalam menentukan berat ringannya pidana yang diberikan. Hal ini disebabkan undang-undang hanya menentukan batas maksimum dan minimum pidananya saja.

Teori Pidanaan

Hukum pidana merupakan ultimum remedium yaitu pidanaan paling akhir. Dalam hukum pidana teori pidanaan ada tiga, yaitu;

a. Teori Absolut atau Teori pembalasan (*vergeldings Theorien*)

Teori ini diperkenalkan oleh Kent dan Hegel, teori ini mengatkan pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan kejahatan atau tindak pidana. Teori Absolut memberikan pandangan bahwaseseorang harus dipidana karena merupakan tuntutan mutlak yang dimana harus menjadi suatu keharusan yang dijalankan. Sebagaimana yang dinyatakan Muladi bahwa:

Teori absolut memandang bahwa pidanaan merupakan pembalasan atas kesalahan yang telah dilakukan sehingga berorientasi pada perbuatan dan terletak pada terjadinya kejahatan itu sendiri. Teori ini mengedepankan bahwa sanksi dalam hukum pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan sesuatu kejahatan yang merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan sehingga sanksi berujuan untuk memuaskan tuntutan keadilan.³⁴

Dapat dilihat dari teori tersebut bahwa hukum pidana bersifat pembalasan agar pelaku mendapatkan hal yang setimpal dengan apa yang dilakukannya, dan tujuannya semata-mata untuk merubah sifat pelaku dari jahat menjadi baik.

³⁴ Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana I*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007, hal 11

Menurut Vos, bahwa: Teori pembalasan absolut ini terbagi atas pembalasan subyektif dan pembalasan obyektif. Pembalasan subyektif adalah pembalasan terhadap kesalahan pelaku, sementara pembalasan obyektif adalah pembalasan terhadap apa yang telah diciptakan oleh pelaku di dunia luar.³⁵

b. Teori Relatif atau Tujuan (Doel Theorien)

Teori Relatif berbeda dengan teori absolut, jika teori absolut lebih menekankan kepada pembalasan perbuatan pelaku, teori relatif lebih utukupaya-upaya pencegahan. Menurut Muladi mengenai teori ini, yaitu;

Pemidanaan bukan sebagai pembalasan atas kesalahan pelaku tetapi sarana mencapai tujuan yang bermanfaat untuk melindungi masyarakat menuju kesejahteraan masyarakat. Sanksi ditekankan pada tujuannya, yakni untuk mencegah agar orang tidak melakukan kejahatan, maka bukan bertujuan untuk pemuasan absolut atas keadilan.³⁶

c. Teori Gabungan/Modern (Verenings Theorien)

Teori gabungan merupakan hasil dari teori absolut (pembalasan) dan teori relatif (tujuan). Teori absolut disini berfungsi sebagai pembalasan terhadap pelaku kejahatan sejauh pemidanaan dilihat sebagai kritik dan moral sedangkan teori relatif berfungsi sebagai adanya tujuan dari suatu pembalasan tersebut agar dikemudian hari perilaku pelaku dapat berubah menjadi lebih baik

Teori Gabungan diperkenalkan oleh Prins, Van Hammel, Van List dengan pandangan sbegai berikut;

1. Tujuan terpenting pidana adalah memberantas kejahatan sebagai suatu gejala masyarakat.

³⁵ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineq Cipta, Jakarta, 1991, hal. 27

³⁶ Zainal Abidin, *Ibid*, hal 11.

2. Ilmu hukum pidana dan perundang-undangan pidana harus memperhatikan hasil studi antropologi dan sosiologis.
3. Pidana ialah suatu dari yang paling efektif yang dapat digunakan pemerintah untuk memberantas kejahatan. Pidana bukanlah satu-satunya sarana, oleh karena itu pidana tidak oleh digunakan tersendiri akan tetapi harus digunakan dalam bentuk kombinasi dengan upaya sosialnya.

Pandangan diatas dapat disimpulkan bahwa pemidanaan merupakan suatu pembalasan terhadap pelaku dengan tujuan yang baik, agar pelaku tersebut dapat sadar apa yang dilakukannya adalah salah dan mendapatkan pelajaran dari pemidanaan tersebut. Pidana penjara hanya dilakukan untuk delik-delik tertentu karena dianggap dapat merusak kehidupan sosial dan masyarakat, dan dipandang bahwa penjahat-penjahat tersebut tidak bisa diperbaiki lagi, maka sistem pemidanaan yang paling tepat untuk menghukum pelaku kejahatan tersebut.

C. Tujuan Pemidanaan

Tujuan diadakan pemidanaan diperlukan untuk mengetahui sifat dan dasar hukum dari pidana. Franz Von List mengajukan problematik sifat pidana di dalam hukum yang menyatakan bahwa "*rechtsguterschutz durch rechtsguterverletzung*" yang artinya melindungi kepentingan tetapi dengan menyerang kepentingan. Dalam konteks itu pula dikatakan Hugo De Groot "*malum passionis (quod inglignitur) propter malum actionis*" yaitu penderitaan jahat menimpa dikarenakan oleh perbuatan jahat.³⁷

³⁷ Bambang Poernomo, *Hukum Pidana Kumpulan Karangan Ilmiah*, Bina Aksara Jakarta, 1982, hal 27

Berdasarkan pendapat para ahli tampak adanya pertentangan mengenai tujuan pemidanaan, yakni antara mereka yang berpandangan pidana sebagai sarana pembalasan atau teori absolut (*retributive/vergeldings theorieen*) dan mereka yang menyatakan bahwa pidana mempunyai tujuan yang positif atau teori tujuan (*utilitarian/doeltheorieen*), serta pandangan yang menggabungkan dua tujuan pemidanaan tersebut (*teori gabungan/verenigings theorieen*).

Muladi mengistilahkan teori tujuan sebagai *teleological theories* dan teori gabungan disebut sebagai pandangan integratif di dalam tujuan pemidanaan (*theological retributivism*) yang beranggapan bahwa pemidanaan mempunyai tujuan yang plural, yang merupakan gabungan dari pandangan utilitarian yang menyatakan bahwa tujuan pemidanaan harus menimbulkan konsekuensi bermanfaat yang dapat dibuktikan, keadilan tidak boleh melalui pembebanan penderitaan yang patut diterima untuk tujuan penderitaan itu sendiri dan pandangan *retributivist* yang menyatakan bahwa keadilan dapat dicapai apabila tujuan yang *theological* tersebut dilakukan dengan menggunakan ukuran berdasarkan prinsip-prinsip keadilan, misalnya bahwa penderitaan pidana tersebut tidak boleh melebihi ganjaran yang selayaknya diperoleh pelaku tindak pidana.³⁸

Hakikatnya konsepsi dari teori-teori tentang tujuan pemidanaan tersebut tidak jauh berbeda, Oleh karenanya uraian mengenai teor-teori tentang tujuan pemidanaan yang akan diuraikan di bawah ini, menggunakan kedua istilah tersebut secara bersamaan sebagai berikut:

³⁸ Muladi, *Lembaga Pidana Bersyarat*. Alumni, Bandung, 1985, hal 49

1. Teori Absolut/Retributif

Menurut teori ini pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan suatu kejahatan atau tindak pidana (*quia peccatum est*). Pidana merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan. Jadi dasar pembenaran dari pidana terletak pada adanya atau terjadinya kejahatan itu sendiri. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa teori menganggap sebagai dasar hukum dari pidana atau tujuan pemidanaan adalah alam pikiran untuk pembalasan (*vergeldings*). Di samping itu dikatakan pula oleh Johannes Andenaes, tujuan utama (primair) dari pidana menurut teori absolut ialah "untuk memuaskan tuntutan keadilan" (*to satisfy the claims of justice*) sedangkan pengaruh-pengaruh yang menguntungkan adalah sekunder.³⁹

Pandangan penganut *retributivism*, pemidanaan atas perbuatan yang salah bersifat adil, karena akan memperbaiki keseimbangan moral yang dirusak oleh kejahatan. Menurut Kant keseimbangan moral ini dinyatakan dalam bentuk suatu perbandingan antara kesejahteraan dan perbuatan baik. Orang yang baik akan bahagia dan orang yang jahat akan menderita atas kelakuannya yang buruk. Oleh karena itu, ketidakseimbangan akan terjadi bilamana seorang penjahat gagal untuk menerima penderitaan atas kejahatannya. Keseimbangan moral yang penuh akan tercapai, bilamana penjahat dipidana dan si korban mendapatkan kompensasi. Hal ini keseimbangan antara kesejahteraan dan perbuatan tidak tercapai.⁴⁰

³⁹ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-teori dan Kebijakan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1984, hal 11

⁴⁰ Muladi, *Op.Cit*, hal 50

Kecendrungan untuk membalas pada diri manusia adalah suatu gejala sosial yang normal. Tetapi manusia bukan binatang karena ia mempunyai pikiran dan perasaan. Manusia mempunyai persepsi dan jangkauan penglihatan yang jauh ke depan.

2. Teori Tujuan/Relatif

Para penganut teori ini memandang pidana sebagai sesuatu yang dapat dipergunakan untuk mencapai manfaat, baik yang berkaitan dengan orang yang bersalah, misalnya menjadikannya sebagai orang yang lebih baik, maupun yang berkaitan dengan dunia, misalnya dengan mengisolasi dan memperbaiki penjahat atau mencegah penjahat potensial, akan menjadikan dunia tempat yang lebih baik.⁴¹

Menurut teori ini pembedaan bukanlah untuk memuaskan tuntutan absolut dari keadilan. Pembalasan itu sendiri tidak mempunyai nilai, tetapi hanya sebagai sarana untuk melindungi kepentingan masyarakat. Pidana bukanlah sekedar untuk melakukan pembalasan atau pengimbalan kepada orang yang telah melakukan suatu tindak pidana, tetapi mempunyai tujuan-tujuan tertentu yang bermanfaat, sehingga dasar pembenaran dari teori ini adalah terletak pada tujuannya. Pidana dijatuhkan bukan *quia peccatum est* (karena orang membuat kejahatan) melainkan *ne peccetur* (supaya orang jangan melakukan kejahatan).

Anselm von Feurbach mengembangkan teori *psychologischezwang*, apabila setiap orang tahu dan mengerti bahwa melanggar peraturan hukum itu diancam dengan pidana, maka orang itu mengerti dan tahu juga akan dijatuhi pidana atas kejahatan yang dilakukan. Dengan demikian tercegahlah bagi setiap orang untuk berniat jahat, sehingga di dalam jiwa orang masing-masing telah mendapat tekanan atas ancaman pidana. Walaupun demikian ada kemungkinan kejahatan dilakukan

⁴¹ Muladi, *Op. Cit.*, hal 51

karena berbakat jahat, yang tidak akan terpengaruh atas ancaman pidana itu saja, melainkan harus disertai penjatuhan pidana secara konkret dan melaksanakan pidananya secara nyata.⁴²

Johannes Andenaes mengatakan bahwa pengertian *general prevention* tidak hanya tercakup adanya pengaruh pencegahan (*deterrent effect*) tetapi juga termasuk didalamnya pengaruh moral atau pengaruh yang bersifat pendidikan sosial dari pidana (*the moral or social-pedagogical influence of punishment*). Teori yang menekankan pada tujuan untuk mempengaruhi atau mencegah agar orang lain tidak melakukan kejahatan, dikenal dengan sebutan teori *deterrence*. Dengan pengertian pencegahan (*deterrence*) yang sempit ini, maka menurut Andenaes pengertian *general prevention* tidaklah sama dengan *general deterrence*.⁴³

Di samping prevensi umum dan prevensi khusus, Van Bemmelen memasukkan juga dalam golongan teori relatif ini apa yang disebutnya "daya untuk mengamankan" (*de beveiligende werking*). Dijelaskannya bahwa merupakan kenyataan, khususnya pidana pencabutan kemerdekaan, lebih mengamankan masyarakat terhadap kejahatan selama penjahat tersebut berada di dalam penjara daripada kalau ia tidak berada dalam penjara.⁴⁴

3. Teori Gabungan/Verenigings Theorien

Menurut aliran ini maka tujuan pemidanaan bersifat plural, karena menghubungkan prinsip-prinsip tujuan dan prinsip-prinsip pembalasan dalam suatu kesatuan. Oleh karena itu teori demikian disebut dengan teori gabungan atau ada yang menyebutnya sebagai aliran integratif. Pandangan ini menganjurkan adanya kemungkinan untuk mengadakan artikulasi terhadap teori pemidanaan

⁴² Bambang Poernomo, *Op.Cit*, hal 29

⁴³ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op.Cit*, hal 18

⁴⁴ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op.Cit*, hal 19

yang mengintegrasikan beberapa fungsi sekaligus retribution dan yang bersifat "*utilitarian*" misalnya pencegahan dan rehabilitasi yang semuanya dilihat sebagai sasaran-sasaran yang harus dicapai dalam rencana pemidanaan. Pidana dan pemidanaan terdiri dari proses kegiatan terhadap pelaku tindak pidana, yang dengan suatu cara tertentu diharapkan untuk dapat mengasimilasikan kembali terpidana ke dalam masyarakat.

Secara serentak, masyarakat menuntut agar kita melakukan individu tersebut juga dengan suatu yang juga dapat memuaskan permintaan atau kebutuhan pembalasan. Lebih lanjut diharapkan bahwa perlakuan terhadap pelaku tindak pidana tersebut dapat menunjang tujuan-tujuan bermanfaat, yang manfaatnya harus ditentukan secara kasuistis. Hal inilah yang sering menimbulkan anggapan pidana sebagai seni (*punishment as an art*).⁴⁵

Hakikatnya pidana adalah merupakan perlindungan terhadap masyarakat dan pembalasan terhadap perbuatan melanggar hukum. Di samping itu Roeslan Saleh juga mengemukakan bahwa pidana mengandung hal-hal lain, yaitu bahwa pidana diharapkan sebagai sesuatu yang akan membawa kerukunan dan pidana adalah suatu proses pendidikan untuk menjadikan orang dapat diterima kembali dalam masyarakat.⁴⁶

Pemidanaan terhadap pelaku tindak pidana merupakan suatu proses dinamis yang meliputi penilaian secara terus-menerus dan seksama terhadap sasaran-sasaran yang hendak dicapai dan konsekuensi-konsekuensi yang dapat dipilih dari keputusan tertentu terhadap hal-hal tertentu pada suatu saat. Hal ini menumbuhkan pemikiran

⁴⁵ Muladi, *Op. Cit*, hal 50

⁴⁶ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op. Cit*, hal 22

bahwa pengumpulan bahan-bahan di dalam masalah ini akan menunjang pemecahan masalahnya dengan cara yang sebaik-baiknya.⁴⁷

Muladi dalam konteks itulah maka mengajukan kombinasi tujuan pembedaan yang dianggap cocok dengan pendekatan-pendekatan sosiologis, ideologis dan yuridis filosofis dengan dilandasi oleh asumsi dasar, bahwa tindak pidana merupakan gangguan terhadap keseimbangan, keselarasan dan keserasian dalam kehidupan masyarakat yang mengakibatkan kerusakan individual ataupun masyarakat, dengan demikian maka tujuan pembedaan adalah untuk memperbaiki kerusakan individual dan sosial (*individual and social damages*) yang diakibatkan oleh tindak pidana. Perangkat tujuan pembedaan tersebut adalah: (1) pencegahan (umum dan khusus); (2) perlindungan masyarakat; (3) memelihara solidaritas masyarakat; (4) pengimbalan/pengimbangan.⁴⁸

D. Penegakan Hukum

Negara Indonesia merupakan negara hukum, sebagai negara hukum harus adanya penegakan hukum. Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide/gagasan keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide/gagasan. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

⁴⁷ Muladi, *Op.Cit*, hal 53

⁴⁸ *Ibid*, hal 61

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah kaidah/pandangan nilai yang mantap dan mengejewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Menurut Satjipto Raharjo penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penegakan ide-ide atau konsep-konsep tentang keadilan , kebenaran, kemamfaatan sosial, dan sebagainya. Jadi Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide dan konsep-konsep tadi menjadi kenyataan.

Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum in concreto dalam mempertahankan dan menjamin di taatinya hukum materiil dengan menggunakan cara procedural yang ditetapkan oleh hukum formal.⁴⁹

Hakikatnya penegakan hukum mewujudkan nilai-nilai atau kaedah-kaedah yang memuat keadilan dan kebenaran, penegakan hukum bukan hanya menjadi tugas dari para penegak hukum yang sudah di kenal secara konvensional , tetapi menjadi tugas dari setiap orang. Meskipun demikian, dalam kaitannya dengan hukum publik pemerintahlah yang bertanggung jawab.

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya agar berfungsinya norma-norma hukum secara konkret sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

⁴⁹ Dellyana, Shant, *Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty, 1988 hal 33

Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.⁵⁰

Penegakan hukum dibedakan menjadi dua, yaitu:⁵¹

1. Ditinjau dari sudut subyeknya:

Dalam arti luas, proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normative atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum.

Dalam arti sempit, penegakkan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

2. Ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya:

Dalam arti luas, penegakkan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakkan peraturan yang formal dan tertulis.

Joseph Goldstein membedakan penegakan hukum pidana menjadi 3 bagian yaitu:⁵²

1. *Total enforcement*, yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (*substantive*

⁵⁰ Ibid, hal 37

⁵¹ Ibid, hal 34

⁵² Ibid, hal 39

law of crime). Penegakan hukum pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain mencakup aturanaturan penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan. Disamping itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan-batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klacht delicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai *area of no enforcement*.

2. *Full enforcement*, setelah ruang lingkup penegakan hukum pidana yang bersifat total tersebut dikurangi *area of no enforcement* dalam penegakan hukum ini para penegak hukum diharapkan penegakan hukum secara maksimal.
3. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstein *full enforcement* ini dianggap *not a realistic expectation*, sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukannya *discretion* dan sisanya inilah yang disebut dengan *actual enforcement*.

Sebagai suatu proses yang bersifat sistemik, maka penegakan hukum pidana menampakkan diri sebagai penerapan hukum pidana (*criminal law application*) yang melibatkan pelbagai sub sistem struktural berupa aparat kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan pemasyarakatan. Termasuk di dalamnya tentu saja lembaga penasehat hukum. Dalam hal ini penerapan hukum harusla dipandang dari 3 dimensi:

- 1) Penerapan hukum dipandang sebagai sistem normatif; yaitu penerapan keseluruhan aturan hukum yang menggambarkan nilai-nilai sosial yang didukung oleh sanksi pidana.
- 2) Penerapan hukum dipandang sebagai sistem administratif; sebagai sistem administratif (*administrative system*) yang mencakup interaksi antara pelbagai aparaturnya penegak hukum yang merupakan sub sistem peradilan diatas.
- 3) penerapan hukum pidana merupakan sistem sosial, dalam arti bahwa dalam mendefinisikan tindak pidana harus pula diperhitungkan pelbagai perspektif pemikiran yang ada dalam lapisan masyarakat.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Penegakan hukum sebagai suatu proses hukum, yang pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi.⁵³ Secara konseptual, inti dari penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Konsepsi yang mempunyai dasar filosofis tersebut memerlukan penjelasan lebih lanjut sehingga akan tampak lebih konkret.⁵⁴

Manusia di dalam pergaulan hidup pada dasarnya mempunyai pandangan tertentu mengenai apa yang baik dan apa yang buruk. Pandangan-pandangan tersebut senantiasa terwujud di dalam pasangan-pasangan tertentu, misalnya ada

⁵³ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* Raja Grafindo Persada, Jakarta. 2019, hal 7

⁵⁴ Ibid hal 5

pasangan dengan nilai ketentraman, pasangan nilai kepentingan umum dengan nilai kepentingan pribadi, pasangan nilai kelestarian dengan nilai inovatisme, dan seterusnya. Di dalam penegakan hukum pasangan nilai-nilai tersebut perlu diserasikan. Pasangan nilai lazimnya berbentuk abstrak. Penjabaran secara konkret terjadi dalam bentuk kaidah hukum, yang mungkin berisi suruhan larangan atau kebolehan. Kaidah tersebut menjadi pedoman atau patokan bagi perilaku atau sikap tindak yang dianggap pantas atau yang seharusnya.⁵⁵

Dalam mengimplementasikan penegakan hukum, ada tiga unsur yang selalu harus diperhatikan, yaitu: a) kepastian hukum bahwa terhadap pelanggar benar-benar ditindak, b) kemanfaatan, dari tindakan Ada beberapa pengertian tentang penegakan hukum yang dilakukan dapat memberikan efek prevensi, dan c) keadilan, apabila dari sisi korban masyarakat perlu merasakan adanya kesebandingan antara perbuatan dan konsekuensi yang diterima oleh pelaku dan korban.

Soerjono Soekanto menyatakan bahwa masalah pokok dalam penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mempengaruhi. Faktor-faktor tersebut yaitu:

a) faktor perundang-undangan, Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif.

Justru itu, suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum

⁵⁵ Ibid hal 6

merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup law enforcement, namun juga peace maintenance, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

b) faktor penegak hukum, Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum.

c) faktor fasilitas penegakan hukum, Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan yang diterima oleh Polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tujuannya, diantaranya adalah pengetahuan tentang kejahatan computer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap. Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak.

d) faktor masyarakat, Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi,

sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

e) faktor budaya, Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.⁵⁶

Penegakan hukum jika ditinjau dari salah satu faktor di atas, seperti perundang-undangan, yaitu sebagai berikut ada beragam jenis tindak pidana lalu lintas sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

Pasal 307:

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

Pasal 169 Ayat 1:

Menyebutkan Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.

⁵⁶ Ibid hal 8

BAB III
TINJAUAN TENTANG UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
PADA PASAL 307

A. Ruang Lingkup Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu-lintas sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Gerak kendaraan pada ruang lalu-lintas merupakan hal yang sangat berpengaruh dalam pertimbangan kapasitas dan pelayanan suatu sistem transportasi.

Lalu-lintas tersusun mula-mula dari kendaraan tunggal yang terpisah, bergerak menurut kecepatan yang dikehendaki oleh pengemudinya, tanpa halangan dan berjalan tidak tergantung pada kendaraan lainnya. Karena perbedaan kecepatan, kendaraan yang lebih cepat akan terus mendekati kendaraan lain yang lebih lambat didepannya, namun apabila keadaan lalu lintas menghalangi kendaraan untuk mendahului, maka terbentuklah antrian yang bergerak. Dengan meningkatnya volume lalu lintas, maka konsentrasi juga semakin meningkat sehingga menimbulkan gangguan yang disebabkan ketidakmampuan pengendara untuk menjaga jarak secara tetap dan tanpa perubahan waktu, yang pada akhirnya akan menyebabkan ketidakstabilan.

Lalu lintas memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri maka perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi

nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan/kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor, dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, serta sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Lalu Lintas tersusun berawal dari kendaraan tunggal yang terpisah, bergerak menurut kecepatan yang dikehendaki oleh pengemudinya, tanpa halangan dan berjalan tidak tergantung pada kendaraan lainnya. Karena perbedaan kecepatan, kendaraan yang lebih cepat akan terus mendekati kendaraan lain yang lebih lambat didepannya, namun apabila keadaan lalu lintas menghalangi kendaraan untuk mendahului, maka terbentuklah antrian yang bergerak. Dengan meningkatnya volume Lalu Lintas, maka konsentrasi juga semakin meningkat sehingga menimbulkan gangguan yang disebabkan ketidakmampuan pengendara untuk menjaga jarak secara tetap dan tanpa perubahan waktu, yang pada akhirnya akan menyebabkan ketidakstabilan.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, lalu lintas diartikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas itu sendiri adalah prasarana yang berupa jalan dan fasilitas pendukung dan diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang. Di dalam lalu lintas memiliki 3 (tiga) sistem komponen yang antara lain adalah manusia, kendaraan, dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan.

a. Manusia

Manusia merupakan salah satu unsur dalam lalu lintas yang spesifik, artinya setiap individu mempunyai komponen fisik dasar tertentu dan nonfisik yang barangkali berbeda antara satu dengan yang lainnya. Manusia juga berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki dan mempunyai keadaan yang berbeda-beda

b. Kendaraan

Kendaraan digunakan dan atau digerakkan oleh manusia atau pengemudi. Kendaraan berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi tanggal yang merupakan turunan dari Undang-Undang Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jenis kendaraan bermotor dibagi menjadi:¹

1. Sepeda motor, yakni kendaraan bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah
2. Mobil penumpang, yakni kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk

¹ Lihat Pasal 1 Angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram

3. Mobil bus, yakni kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram
4. Mobil barang, yakni kendaraan bermotor yang dirancang, sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang
5. Kendaraan khusus, yakni meliputi kendaraan yang dirancang bangun untuk fungsi tertentu, meliputi:
 - 1) Militer;
 - 2) Ketertiban dan keamanan masyarakat
 - 3) Alat produksi
 - 4) Mobilitas penyandang cacat²

Dan dari fungsinya kendaraan bermotor dibagi menjadi dua jenis yakni:³

- a. Kendaraan Bermotor perorangan
- b. Kendaraan Bermotor yakni Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran⁴
- c. Jalan

Jalan adalah lintasan yang direncanakan dan diperuntukkan kepada pengguna kendaraan bermotor dan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan dalam lalu lintas adalah yang digunakan untuk mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar, aman dan mendukung beban muatan kendaraan.

² Lihat Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

³ Lihat Pasal 47 ayat 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴ Lihat Pasal 1 ayat 10 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Untuk memahami pengertian lalu lintas, penulis akan mengemukakan pengertian lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maupun pendapat dari para pakar. Menurut Pasal 1 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

Menurut Muhammad Ali, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya. Sedangkan menurut W.J.S. Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah:⁵

1. Perjalanan bolak-balik
2. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya
3. Perhubungan antara sebuah tempat

⁵ W.J.S. Purwodaminto, *Loc. Cit*

Subekti juga memberikan definisi tentang lalu lintas, ia mengemukakan bahwa lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutannya. Pengertian dan definisi-definisi diatas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Selain dapat ditarik kesimpulan juga pengertian lalu lintas dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian suatu kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan sistem yang terpadu terdiri Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas, dan Angkutan tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disahkan di Jakarta pada tanggal 22 Juni 2009 oleh Presiden Republik Indonesia. Undang-Undang ini merupakan pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2009 yang dinilai sudah tidak relevan lagi dengan situasi lalu lintas saat ini.

Lalu lintas dan Angkutan Jalan salah satunya mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional dalam upaya memajukan kesejahteraan umum, sesuai dengan pernyataan Karo Hukum Setjen Kemhan mengatakan, untuk mewujudkan peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional, sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan.

Tingkat penggunaan kendaraan bermotor sangat berpengaruh kepada ruang lalu lintas jalan yang sudah sangat dipadati oleh para pengendara kendaraan bermotor yang kemudian dapat mempengaruhi pola pikir dan tingkah laku. Perilaku yang kurang baik akibat kepadatan lalu lintas seperti kurang memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dan mementingkan diri sendiri sering menyebabkan keamanan dan keselamatan saat berkendara terabaikan. Hal ini lah yang menyebabkan sering terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁶

Dalam ketentuan umum Pasal dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, dijelaskan bahwa lalu-lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu-lintas, angkutan jalan, jaringan lalu-lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu-lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat, khususnya masyarakat Tanjung Jabung Timur komoditas unggulan kelapa sawit.

⁶ <https://www.kemhan.go.id/2012/07/17/kemhan-adakan-penyuluhan-hukum-tentang-uu-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan.html> diakses pada hari Jumat, 1 November 2019 jam 17.00 WIB.

Komoditas unggulan tanaman pangan Kabupaten Tanjung Jabung Timur adalah jagung, ubi kayu, dan kacang kedelai. Perkebunan komoditas unggulannya adalah kelapa dalam dan kelapa sawit, dan peternakan komoditas unggulannya adalah sapi dan ayam buras.⁷ Tingkat arus lalu lintas di wilayah Tanjung Jabung Timur bervariasi terhadap hari dalam satu minggu. Variasi harian dipengaruhi oleh kegiatan ekonomi muatan angkutan jalan dari arah Sabak ke kota Jambi, begitu sebaliknya.

Jenis kendaraan dalam perhitungan lalu lintas diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Mobil penumpang: mencakup pick up, mikro, station wagon, jeep
- b. Bis: mencakup bis besar dan bis kecil
- c. Truck ringan: mencakup truck dengan 2 as
- d. Truck sedang: mencakup truck tangki dengan 3 as
- e. Truck berat: mencakup truk tanki gandengan, semi trailer
- f. Sepeda motor: semua kendaraan roda dua
- g. Kendaraan tidak bermotor: sepeda, becak, kendaraan ditarik hewan

Mayoritas jenis kendaraan yang digunakan untuk menopang kegiatan ekonomi masyarakat Tanjung Jabung Timur yang melintasi jalan-jalan di wilayah hukum kabupaten Tanjung Jabung Timur jenis kendaraan pick up mengangkut muatan kelapa sawit yang sebagai komoditas unggulan masyarakat kabupaten Tanjung Jabung Timur.

⁷Riyanto, Dwi, and Luthfi Muta'Ali, *Identifikasi Daya Saing Komoditi Unggulan Kabupaten Tanjung Jabung Timur*. Jurnal Bumi Indonesia, vol. 4, no. 1, 2015.

B. Tata Cara Berlalu Lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, jalan didefinisikan sebagai keseluruhan bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan urat nadi kehidupan masyarakat yang mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara. Dalam kerangka tersebut, jalan mempunyai peranan untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Masyarakat wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Timur selaku pengguna jalan untuk kegiatan ekonomi mengangkut hasil perkebunan kelapa sawit. Hasil perkebunan kelapa sawit yang menjadi salah satu komoditas unggulan Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

Dalam penggunaan jalan perlu ada pengetahuan dasar pemakai jalan sesuai dengan buku petunjuk tata cara berlalu lintas yang diterbitkan Direktorat Jenderal Perhubungan Dasar bahwa untuk dapat mengemudikan kendaraan di jalan, harus memiliki SIM yang sah untuk golongan Kendaraan yang digunakan. SIM dikeluarkan tergantung pada golongan kendaraan yang ingin kemudikan. Untuk pengemudi mobil angkutan umum hasil panen kelapa sawit menggunakan SIM BI karena angkutan lebih dari 3.500 kg.⁸

⁸ Hidayat, T., dkk, *Buku Petunjuk Tata Cara Berlalu Lintas di Indonesia.*, 2005, hal 4.

Cara memperoleh SIM BI batas umur minimal 20 tahun dan memenuhi syarat administrasi serta lulus ujian Teori dan Praktek. Persyaratan tambahan untuk memiliki SIM umum adalah pengalaman minimal 12 bulan mengendarai kendaraan pada golongan SIM yang sama, mengetahui tempat-tempat penting di Wilayah yang bersangkutan, dan mengetahui pengetahuan yang lebih baik tentang ketentuan Lalu Lintas Angkutan Jalan. Penggunaan SIM BI berlaku 5 tahun dan berlaku di seluruh Indonesia.⁹

Kendaraan yang akan dioperasikan di jalan sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis lebih secara umum adalah sebagai berikut:

- Sistem pembuangan, yang memenuhi standar terkait dengan gas buang dan kebisingan.
- Sistem roda, meliputi penggunaan ban, pelek, sumbu roda yang menjamin keselamatan.
- Sistem kemudi, terkait dengan kincup ban dan pengendalian kendaraan.
- Sistem rem, meliputi rem utama dan parkir yang mampu menahan laju kendaraan dengan aman.
- Lampu lampu dan alat pemantul cahaya terdiri dari lampu utama, penunjuk arah (sein), rem, posisi mundur, nptom kendaraan dan lampu isyarat peringatan bahaya serta pemantul cahaya.
- Komponen pendukung terdiri dari pengukur kecepatan, kaca spion, penghapus kaca, klakson, sabuk keselamatan, sepakbor dan bumper kecuali sepeda motor.¹⁰

⁹ Ibid, hal 5.

¹⁰ Ibid , hal 13.

Mengemudi setelah mengonsumsi minuman yang mengandung alkohol telah menjadi faktor utama penyebab kecelakaan di jalan. Banyak angka kecelakaan lalu lintas salah satu penyebabnya mengonsumsi minuman yang mengandung alkohol. Penggunaan alkohol dapat menurunkan kemampuan pengemudi, mempengaruhi penilaian dalam mengambil keputusan dan kemampuan untuk melakukan beberapa tugas dalam waktu yang bersamaan. Alkohol juga menimbulkan kepercayaan diri yang semu, itulah sebabnya anda akan kurang menyadari bahwa penilaian anda akan suatu hal menjadi lemah dan membuat anda mengambil keputusan dan tindakan yang tidak tepat dan membahayakan anda. Alkohol juga dapat membuat anda tenang, jadi jika anda mengemudi anda akan seperti mengantuk, hal yang cukup umum sebagai penyebab kecelakaan.

Tata cara berlalu lintas dimulai pada persiapan berangkat dengan pemeriksaan kendaraan, menggunakan sabuk keselamatan, mengemudi kendaraan dengan tata cara berlalu lintas di jalan dengan menggunakan jalur jalan sebelah kiri. Kalau lajur-lajur diberi tanda, pengemudi sedekat mungkin pada sisi sebelah kiri jalan. serta menaati rambu-rambu lalu lintas dan menaati petunjuk petugas polisi.

Selain berdasarkan buku pedoman yang diterbitkan Dirjen Perhubungan Darat Departemen Perhubungan Tahun 2005. Tata cara berlalu lintas tertuang pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Bagian Keempat sampai Bagian keenam Pasal 105 sampai pada Pasal 132.

A. Kewajiban Pengemudi Kendaraan bermotor

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib : Mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi, mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda, mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan, mematuhi ketentuan: a. rambu perintah atau rambu larangan; b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. gerakan Lalu Lintas; e. berhenti dan Parkir; f. peringatan dengan bunyi dan sinar; g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau h. tata cara pengandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.

Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan: a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor; b. Surat Izin Mengemudi; c. bukti lulus uji berkala; dan/atau d. tanda bukti lain yang sah, dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan, yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia, mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia dan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek wajib: a.mengangkut Penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan; b. memindahkan penumpang dalam perjalanan ke Kendaraan lain yang sejenis dalam trayek yang sama tanpa dipungut biaya tambahan jika Kendaraan mogok, rusak,

kecelakaan, atau atas perintah petugas; c. menggunakan lajur Jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah; d. memberhentikan kendaraan selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang; e. menutup pintu selama Kendaraan berjalan; dan f. mematuhi batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek dengan tarif ekonomi wajib mengangkut anak sekolah.

Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan Jalan sesuai dengan kelas Jalan yang ditentukan. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang: a. memberhentikan Kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan; b. menyetem selain di tempat yang telah ditentukan; c. menurunkan Penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak; dan/atau d. melewati jaringan Jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

B. Penggunaan Lampu Utama

Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu, khusus Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan diatas wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

C. Tata Cara Menyalip

Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan melewati Kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur Jalan sebelah kanan dari Kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas, dan tersedia ruang yang cukup. Dalam keadaan tertentu, Pengemudi sebagaimana dapat menggunakan lajur Jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jika Kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, Pengemudi dilarang melewati Kendaraan tersebut.

Pengemudi yang berpapasan dengan Kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan Kendaraan, Namun jika terhalang oleh suatu rintangan atau Pengguna Jalan lain di depannya wajib mendahulukan Kendaraan yang datang dari arah berlawanan. Pada jalan yang menanjak atau menurun yang tidak memungkinkan bagi Kendaraan untuk saling berpapasan, Pengemudi Kendaraan yang arahnya menurun wajib memberi kesempatan jalan kepada Kendaraan yang mendaki.

D. Belokan atau Simpangan

Pengemudi Kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. Pengemudi Kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib

mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat. Pada persimpangan Jalan yang dilengkapi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi Kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

Pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi wajib memberikan hak utama kepada: a. Kendaraan yang datang dari arah depan dan/atau dari arah cabang persimpangan yang lain jika hal itu dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas atau Marka Jalan; b. Kendaraan dari Jalan utama jika Pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan Jalan; c. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri jika cabang persimpangan 4 (empat) atau lebih dan sama besar; d. Kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri di persimpangan 3 (tiga) yang tidak tegak lurus; atau e. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 (tiga) tegak lurus. Jika persimpangan dilengkapi dengan alat pengendali Lalu Lintas yang berbentuk bundaran, Pengemudi harus memberikan hak utama kepada Kendaraan lain yang datang dari arah kanan. Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib: a. berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain; b. mendahulukan kereta api; dan c. memberikan hak utama kepada Kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

E. Kecepatan

Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan dilarang: a. mengemudikan Kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan dan/atau b. berbalapan dengan Kendaraan Bermotor lain. Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan Rambu Lalu Lintas. Selain sesuai dengan Rambu Lalu Lintas Pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika: a. Akan melewati Kendaraan Bermotor Umum yang sedang menurunkan dan menaikkan Penumpang; b. akan melewati Kendaraan Tidak Bermotor yang ditarik oleh hewan, hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring; c. cuaca hujan dan/atau genangan air; d. memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas; e. mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta api; dan/atau f. melihat dan mengetahui ada Pejalan Kaki yang akan menyeberang. Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya harus mengamati situasi Lalu Lintas di samping dan di belakang Kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan Kendaraan lain.

F. Berhenti

Selain Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, setiap Kendaraan Bermotor dapat berhenti di setiap Jalan, kecuali: a. terdapat rambu larangan berhenti dan/atau Marka Jalan yang bergaris utuh; b. pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau c. di jalan tol. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum atau mobil bus sekolah yang sedang berhenti untuk

menurunkan dan/atau menaikkan Penumpang wajib memberi isyarat tanda berhenti. Pengemudi Kendaraan yang berada di belakang Kendaraan Bermotor Umum atau mobil bus sekolah yang sedang berhenti wajib menghentikan kendaraannya sementara.

G. Parkir

Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah Lalu Lintas. Setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan. (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk Pengemudi Sepeda Motor tanpa kereta samping.

H. Kendaraan Tidak Bermotor

Pengendara Kendaraan Tidak Bermotor dilarang: a. dengan sengaja membiarkan kendaraannya ditarik oleh Kendaraan Bermotor dengan kecepatan yang dapat membahayakan keselamatan; b. mengangkut atau menarik benda yang dapat merintangangi atau membahayakan Pengguna Jalan lain; dan/atau c. menggunakan jalur jalan Kendaraan Bermotor jika telah disediakan jalur jalan khusus bagi Kendaraan Tidak Bermotor. Khusus untuk pengemudi sepeda dilarang membawa Penumpang, kecuali jika sepeda tersebut telah dilengkapi dengan tempat Penumpang. Pengendara gerobak atau kereta dorong yang berjalan beriringan harus memberikan ruang yang cukup bagi Kendaraan lain untuk

mendahului. Pesepeda tunarungu harus menggunakan tanda pengenal yang ditempatkan pada bagian depan dan belakang sepedanya.

I. Bagian Kelima Penggunaan Jalan Selain untuk Kegiatan Lalu Lintas

Penggunaan jalan untuk penyelenggaraan kegiatan di luar fungsinya dapat dilakukan pada jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa.

(2) Penggunaan jalan nasional dan jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diizinkan untuk kepentingan umum yang bersifat nasional. (3) Penggunaan jalan kabupaten/kota dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diizinkan untuk kepentingan umum yang bersifat nasional, daerah, dan/atau kepentingan pribadi.

Penggunaan jalan yang mengakibatkan penutupan Jalan dapat diizinkan jika ada jalan alternatif. Pengalihan arus Lalu Lintas ke jalan alternatif harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sementara. Izin penggunaan Jalan diberikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

J. Tanggung Jawab

Pengguna Jalan di luar fungsi Jalan bertanggung jawab atas semua akibat yang ditimbulkan. (2) Pejabat yang memberikan izin sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 128 ayat (3) bertanggung jawab menempatkan petugas pada ruas Jalan untuk menjaga Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

K. Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki dalam Berlalu Lintas

Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. (2) Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan. Dalam hal belum tersedia fasilitas, Pejalan Kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya. Pejalan Kaki wajib: a. menggunakan bagian Jalan yang diperuntukkan bagi Pejalan Kaki atau Jalan yang paling tepi; atau b. menyeberang di tempat yang telah ditentukan. Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan, Pejalan Kaki wajib memperhatikan Keselamatan dan Kelancaran Lalu Lintas. Pejalan Kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali Pengguna Jalan lain.

Ketentuan tentang tatacara berlalu lintas yang berlaku di Indonesia ditujukan agar lalu lintas kita berjalan dengan tertib dan teratur, disamping itu agar tercipta suatu aturan main yang harus diikuti dan dipatuhi oleh setiap orang yang menggunakan jalan. Mematuhi ketentuan tata cara berlalu lintas adalah salah satu cara agar kita terhindar dari resiko kecelakaan lalu lintas.¹¹

C. Perbuatan Pidana dan Penyelesaian Perkara di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Simons tindak pidana adalah suatu tindakan dimana tindakan tersebut dapat diancam dengan pidana oleh undang-undang, karena bertentangan atau melanggar hukum, tindakan tersebut dilakukan oleh seseorang baik secara

¹¹ Lihat Pasal 105-132 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

sengaja atau tidak sengaja dan karena tindakan atau perbuatannya seseorang tersebut dapat dimintai pertanggung jawab.¹² Perbuatan pidana sama artinya dengan tindak pidana yang merupakan suatu perbuatan yang dilakukan oleh manusia yang dapat bertanggung jawab atas perbuatan tersebut yang dilarang oleh undang-undang dan dapat diberikan sanksi berupa sanksi pidana.

Perbuatan pidana atau tindak pidana lalu lintas adanya sanksi berupa denda itu merupakan suatu tindakan pelanggaran. Berdasarkan dari *mala in se dan mala prohibita* terdapat perbedaan mengenai Kejahatan dan Pelanggaran melalui tingkat ketercelaan, berdasarkan risalah penjelasan undang-undang kejahatan yang merupakan "*rechtdelicten*" dijelaskan merupakan suatu perbuatan dalam keinsyafan batin manusia atau secara sadar dirasakan sebagai perbuatan yang tidak adil dan juga merupakan yang tidak adil menurut undang-undang, sedangkan pelanggaran "*wetsdelicten*" merupakan suatu perbuatan yang menurut keinsyafan batin atau secara sadar tidak dirasakan sebagai perbuatan yang tidak adil, tetapi rasa tidak adil tersebut baru diketahui setelah mengetahui bahwa perbuatan tersebut dilarang oleh undang-undang yang mengancam perbuatan tersebut dengan pidana.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban

¹² Erdianto Effendi, *Hukum Pidana Indonesia – Suatu Pengantar*, Bandung, PT Refika Aditama, 2011, hal 96.

berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Karena itu berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-Undang lama Nomor 14 Tahun 1992, telah membawa perubahan penting terhadap pengaturan sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia.

Dalam Undang-Undang ini, pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat. Selain sanksi pidana, dalam Undang-Undang ini juga diatur mengenai sanksi administratif yang dikenakan bagi perusahaan angkutan berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, pemberian denda. Ketentuan mengenai sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efektivitas penegakan hukum diterapkan sistem penghargaan dan hukuman (*reward and punishment*) berupa pemberian insentif bagi petugas yang berprestasi. Sungguhpun demikian, pada tataran empirisnya, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas terus meningkat yang memunculkan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan.

Wilayah hukum Polrest Tanjung Jabung Timur tiga tahun terakhir 2017, 2018, dan 2019 terjadi pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sebagai berikut pada tabel:

Tabel 3.1 Data Kecelakaan Satuan Lalu Lintas PolresTanjung Jabung Timur

Tahun	Jumlah	Korban			Kerugian Materil
		Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	
2017	25	9	4	30	Rp. 59.900.000
2018	28	8	7	32	Rp. 106.000.000
2019	32	7	9	45	Rp. 150.000.000

Tabel 3.2 Data Pelanggaran

Tahun	Tilang	Teguran
2017	5079	1254
2018	5300	998
2019	5525	898

Angka ini naik 1,038 persen pada tahun 2019 yaitu 222 kasus. Meskipun demikian, proses penyelesaian kasus tersebut ternyata menggunakan peraturan hukum positif yang berlaku, Contoh Kasus:

1. Telah terjadi tindak pidana lalu lintas pada hari senin, 1 April 2018 Mobil Pickup L300 merk Mitsubishi BH 8091 TI yang dikenundikan oleh Ambo Aleng mengangkut muatan buah kelapa sawit yang melebihi kapasitas muatan (*Over Load*). Terhadap penyelesaian kasus ini menggunakan penerapan hukum positif pidana pelaku sebagaimana dimaksud Pasal 307 yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang melebihi daya angkut dengan diberi denda Tilang.
2. Telah terjadi tindak pidana lalu lintas pada hari rabu tanggal 3 September 2018. Sepeda motor merek Supra X BH 4519 TI yang dikendarai oleh Superi Als Peri Bin (Alm) dengan sepeda motor Honda BH 4876 TI yang dikendarai oleh tersangka HA. Susanti saat yang terjadi di jalan Jend. Sudirman Kabupaten Tanjung Jabung Timur, dimana tersangka saat mengendarai sepeda motornya tidak memiliki atau dilengkapi Surat Izin Mengemudi (SIM) sehingga terjadi kecelakaan/tabrakan yang mengakibatkan korban pengendara sepeda motor dirawat di RS Nurdin Hamzah dan 3 (tiga) hari kemudian korban meninggal dunia Terhadap penyelesaian kasus yang menggunakan penerapan hukum positif. Terutama kaitannya dengan tanggung jawab pidana pelaku sebagaimana dimaksud Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 menyebabkan matinya orang lain, tetap wajib diproses sampai ke Pengadilan dan mendapatkan putusan Majelis Hakim.

Segala bentuk tindak pidana pelanggaran lalu lintas tersebut tentunya terdapat sanksi pidana dengan ukuran yang berbeda-beda sesuai dengan bentuk pelanggaran yang dilakukan. Sanksi pidana tersebut diberikan dengan harapan untuk memberikan efek jera terhadap pelanggar. Setiap bentuk pelanggaran lalu lintas yang terjadi tentunya terdapat unsur-unsur yang menjadi faktor penyebab dari terjadinya pelanggaran lalu lintas tersebut. Unsur tersebut tentunya dapat mempengaruhi kondisi lalu lintas, sehingga tujuan dari adanya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bisa tercapai.

Kondisi lalu lintas merupakan wujud hasil dari perilaku arus lalu lintas, perilaku arus lalu lintas sendiri merupakan hasil gabungan dari pengaruh yang diakibatkan oleh faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan sarana prasarana, kondisi alam, dan faktor lainnya didalam suatu lingkungan tertentu, Jadi setiap tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi dipengaruhi oleh faktor-faktor tersebut.

Dalam hal manusia dapat berupa manusia sebagai pengemudi dan manusia sebagai pejalan kaki, keempaat unsur diatas merupakan unsur utama dalam transportasi jalan raya.¹³ Untuk lebih jelas pengaruh gabungan terhadap penyebab tindak pidana pelanggaran lalu lintas antara faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, faktor kondisi alam, dan faktor-faktor lainnya.

Indonesia yang merupakan negara hukum yang mana hal tersebut telah diamanatkan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indoensia Tahun 1945, dalam hal ini maka segala tindakan masyarakat harus sesuai dengan hukum. Begitu juga dengan tindakan masyarakat di jalan raya yang harus sesuai dengan hukum sebagaimana yang sudah diatur didalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tentunya setiap pengguna jalan harus memahami setiap aturan yang telah dibakukan tersebut sehingga nantinya terdapat satu presepsi dalam setiap tindakan dan pola pikir pada saat di jalan raya.

Setiap perbuatan masyarakat yang bertentangan dan melanggar segala ketentuan atau peraturan yang terdapat didalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan suatu tindak pidana

¹³ Leksmono Suryo Putranto, *Rekayasa Lalu Lintas Edisi Ketiga*, Jakarta, Indeks, 2019, hal. 7

pelanggaran lalu lintas sesuai yang telah disebutkan sebelumnya oleh penulis, bahwa tindak pidana pelanggaran merupakan perbuatan pidana yang diketahui oleh masyarakat bahwa itu merupakan tindak pidana karena undang-undang merumuskannya perbuatan tersebut sebagai delik dan karena undang-undang juga mengancam perbuatan tersebut dengan sanksi. Hal tersebut jelas disebutkan di dalam ketentuan pidana Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa setiap orang yang melanggar aturan-aturan atau melakukan perbuatan yang bertentangan dengan isi undang-undang dapat diberikan sanksi pidana berupa denda, kurungan, dan bahkan penjara.

Adanya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut bertujuan memberikan batasan bagi pengguna jalan agar tidak sembarangan ketika mengoperasikan kendaraannya di jalan raya serta mengatur segala bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang kemungkinan bisa dilakukan oleh pengguna jalan raya akibat dari pertumbuhan lalu lintas, mengingat tingkat pertumbuhannya dari tahun ke tahun jumlahnya semakin mengalami peningkatan.

Salah satu akibat dari tindak pidana pelanggaran lalu lintas tentunya akan menimbulkan berbagai masalah, antara lain:

a. Masalah Kemacetan, pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan kemampuan jalan untuk menampung akan menimbulkan masalah kemacetan yang akhirnya akan meningkatkan biaya yang dikeluarkan oleh pengguna kendaraan itu sendiri, selain itu kemacetan juga akan mengurangi tingkat kenyamanan dan kecepatan dari kendaraan tersebut ditambah rusaknya jalan yang diakibatkan umur jalan yang menjadi pendek karena penyalahgunaan

fungsi kelas jalan seperti kendaraan *overloading* yang sering melwati jalan tersebut padahal kendaraan tersebut membawa beban yang tidak sesuai dengan kelas jalan.¹⁴

Untuk memecahkan masalah lalu lintas tersebut terdapat tiga kemungkinan yang dapat ditempuh, seperti membuat jalan-jalan yang dapat menampung besarnya kebutuhan kendaraan yang ada, membatasi kebutuhan jalan dengan cara membatasi jumlah kendaraan yang dapat menggunakan jalan tersebut, dan adanya upaya tindakan segera yang dilakukan oleh aparat penegak hukum yang berwenang menangani permasalahan lalu lintas agar segala akibat dari tindak pidana pelanggaran lalu lintas terjadi secara terus-menerus sehingga dapat menimbulkan berbagai kerugian.¹⁵

¹⁴ Sofyan M. Saleh, *et al.*, "Pengaruh muatan truk berlebih terhadap biaya pemeliharaan jalan", *Jurnal Transportasi*, Vol. 9, No. 1 (Juni, 2009), hal. 2.

¹⁵ Alik Ansyori Alamsyah, *Op.Cit.*, hal. 5.

BAB IV
PENERAPAN PASAL 307 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN
2009 TERHADAP KENDARAAN ANGKUTAN BARANG
KELEBIHAN MUATAN KELAPA SAWIT

**A. Faktor yang Mendorong Pelaku Melakukan Tindakan Melebihi Muatan
Barang Kelapa Sawit**

Kondisi lalu lintas merupakan wujud hasil dari perilaku arus lalu lintas, Perilaku arus lalu lintas sendiri merupakan hasil gabungan dari pengaruh yang diakibatkan oleh faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan sarana prasarana, kondisi alam, dan faktor lainnya didalam suatu lingkungan tertentu. Berikut beberapa Faktor-faktor yang Mendorong Orang Melebihi Muatan Barang Kelapa Sawit dalam penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah, sebagai berikut:¹

1. Faktor Ekonomi

Ekonomi masyarakat yang baik merupakan suatu pondasi kesejahteraan pada suatu masyarakat, roda ekonomi yang baik mendorong masyarakat untuk lebih produktif. Masyarakat pada suatu daerah memiliki komoditas unggulan masing-masing. Wilayah kabupaten Tanjung Jabung Timur memiliki komoditas unggulan buah kelapa sawit.

Faktor ekonomi merupakan salah satu faktor pendorong pelaku untuk melakukan tindakan melebihi muatan kelapa sawit. Pelaku terdorong untuk melakukan tindakan tersebut yaitu, faktor ekonomi yang menjadi alasan utama

¹Wawancara dengan Kadishub Tanjung Jabung Timur, Drs. Hadi Firdaus, M.Si
1 November 2019.

atau pendorong utama orang melebihi muatan barang kelapa sawit, karena dengan semakin banyak jumlah barang muatan kelapa sawit yang dibawa dari lahan menuju tengkulak atau pabrik selain dapat menambah penghasilan juga menghemat biaya operasional, walau terkadang bahaya mengintai para sopir pengangkut barang kelapa sawit dan pengendara kendaraan lainnya di wilayah hukum Tanjung Jabung Timur.

Kelapa sawit yang merupakan komoditas unggulan masyarakat Tanjung Jabung Timur, mayoritas masyarakat roda ekonomi bergantung dari hasil buah kelapa sawit yang terjadi puluhan tahun lalu. Terlebih di wilayah kabupaten Tanjung Jabung Timur terdapat beberapa kawasan masyarakat transmigrasi pada era 80an. Wawancara dengan salah satu pengusaha kelapa sawit, Mayoritas pemilik pribadi lahan kebun kelapa sawit seperti di daerah kecamatan Rantau Rasau yang merupakan kawasan transmigrasi pada masa lampau, banyak lahan yang telah produktif disana, masyarakat sudah sejahtera.²

Selain wilayah kecamatan Rantau Rasau yang bekas daerah transmigrasi, yaitu kecamatan Dendang dan kecamatan Geragai. Semua daerah tersebut lahan kebun kelapa sawit sangat produktif yang menjadi penopang kesejahteraan ekonomi masyarakat setempat. Berdasarkan wawancara dengan salah satu pemilik lahan kebun kelapa sawit di kecamatan Geragai, kami semua disini berasal dari pulau Jawa dan kami ikut program transmigrasi pada tahun 80an, kami dulu merintis lahan kebun kelapa sawit semua dari nol.³

Maka dari itu, salah satu faktor orang mendorong melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit. Berdasarkan wawancara langsung dengan

² Wawancara dengan Pengusaha Kelapa Sawit, Akak 6 November 2019

³ Wawancara dengan Pemilik Pribadi Kelapa Sawit, Sujono 6 November 2019

salah satu sopir pengangkut muatan barang kelapa sawit di wilayah kabupaten Tanjung Jabung Timur, Saya beralasan mengangkut muatan barang kelapa sawit yang melebihi batas maksimal muatan barang mobil L300 yang saya kemudikan untuk mengejar upah biaya angkut barang kelapa sawit perkilogram, makin banyak yang diangkat makin besar penghasilan sopir yang didapat, terlebih mobil ini masih kredit di leasing. Saya mengetahui resiko dan bahaya di jalan yang akan saya tanggung, seperti pecah ban, patah as, dan yang paling fatal mobil terbalik.⁴

Para sopir mengetahui bahaya dan resiko yang akan mereka tanggung, tetapi alasan ekonomi tetap mereka lakukan perbuatan pelanggaran muatan angkutan barang kelapa sawit. Selain wawancara dengan sopir pengangkut kelapa sawit, peneliti juga mewawancarai salah satu pengusaha kelapa sawit yang juga beralasan, saya memerintahkan sopir untuk mengangkut muatan barang kelapa sawit yang melebihi daya angkut untuk mengejar untung yang besar walau bahaya dan resiko yang akan saya tanggung, selain juga pada sopir pengangkut kelapa sawit.⁵

Banyak bahaya dan resiko yang akan ditanggung sopir dan pengusaha kelapa sawit, tetapi tetap alasan ekonomi yang mereka kejar baik sopir dan pengusaha rata-rata mobil yang digunakan masih kredit di leasing. Seperti yang baru terjadi di jalan wilayah kabupaten Tanjung Jabung Timur tepatnya dari jalan kecamatan Rantau Rasau menuju kelurahan nibung putih tempat penampungan kelapa sawit mobil truk PS yang mengalami patah as sehingga mobil terbalik. Di samping bahaya dan resiko bagi mereka, masyarakat umumpun juga mengalami kerugian jalan yang mereka lalui menjadi rusak dan dapat membahayakan dan

⁴ Wawancara dengan Sopir Pengangkut Kelapa Sawit, Indo Aleng 8 November 2019.

⁵ Wawancara dengan Pengusaha Kelapa Sawit, Joni Akak 9 November 2019.

kenyamanan dalam berkendara lalu lintas di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur.

Akibat jalan banyak yang rusak tidak imbang dengan sumber pajak yang masuk ke kas pemerintah untuk pembangunan dan perawatan jalan yang rusak akibat dari kelebihan muatan angkutan barang yang dilakukan para pelanggar. Butuh biaya yang besar dalam perbaikan jalan yang rusak tersebut.

Terdapat beberapa perusahaan pengolahan kelapa sawit di kabupaten Tanjung Jabung Timur seperti, PT Indo Nusa, PT Kawari, dan PT Sungai Bahar Pasifik Utama Faktor ekonomi selalu menjadi pendorong pelaku melakukan tindakan pelanggaran tersebut dan diharapkan masyarakat mulai dari pemilik pribadi, pengusaha, dan koperasi dapat menaati aturan yang telah ditetapkan pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

2. Faktor Budaya

Budaya lahir dari suatu kebiasaan yang sering dilakukan pada suatu kelompok masyarakat yang telah terjadi pada waktu yang lama. Budaya yang baik hendaknya tetap dipertahankan dan budaya yang kurang baik hendaknya dihilangkan.

Budaya merupakan suatu tradisi yang telah lama terjadi pada era 80an, dikarenakan kabupaten Tanjung Jabung Timur memiliki beberapa daerah transmigrasi pada masa itu yang menjadi kebiasaan atau budaya bagi masyarakat umum di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur untuk mengangkut barang kelapa sawit yang melebihi muatan barang kelapa sawit, tanpa memikirkan faktor keselamatan lainnya. Berdasarkan wawancara dengan salah satu sopir kelapa

sawit di Tanjung Jabung Timur, mengangkut muatan barang kelapa sawit telah menjadi tradisi atau budaya di kalangan sopir kelapa sawit, walaupun sopir mengetahui resiko dan bahaya yang akan mereka tanggung. Sopir tanpa memikirkan faktor keselamatan lainnya.⁶ Selanjutnya berdasarkan wawancara salah satu petani kelapa sawit di Rantau Rasau, saya sudah menjadi petani disini dari tahun 1982 dan saya berasal dari Jember mengikuti program transmigrasi pada era Presiden Soeharto, dari dulu disini untuk mengangkut hasil panen dengan muatan yang melebihi daya angkut kendaraan, para sopir sudah biasa mengangkut kelapa sawit berlebih untuk mengejar ampra.⁷

Para sopir kelapa sawit mayoritas sudah menjadi tradisi bagi mereka dalam mengangkut barang muatan seperti kelapa sawit dengan melebihi daya angkut muatan barang yang mereka kendarai. Walau bahaya dan resiko yang akan mereka tanggung dan juga membahayakan pengendara lain di sekitar mereka.

Masyarakat di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur mayoritas sudah menganggap hal yang biasa dan rutin dilakukan dalam melakukan tindakan tersebut. Berdasarkan wawancara pengurus koperasi penampungan kelapa sawit, sejak awal koperasi ini terbentuk sopir pengangkut buah kelapa sawit dari dulu dan sudah menjadi hal yang biasa mengangkut hasil kelapa sawit dengan kelebihan muatan.⁸

Diharapkan budaya tersebut mulai untuk dikurangi demi keselamatan dan ketertiban berlalu lintas di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur, kembali pada kesadaran pelaku pelanggaran kelebihan muatan kelapa sawit, sehingga

⁶ Wawancara dengan Sopir Pengangkut Kelapa Sawit, Junaidi 8 November 2019.

⁷ Wawancara dengan Pemilik Pribadi Lahan Kelapa Sawit, Muslim 8 November 2019.

⁸ Wawancara dengan Pengurus Koperasi Kelapa Sawit, Agus Subagio 8 November 2019.

pelanggaran pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diminimalisir.

3. Faktor Penegak Hukum

Ruang lingkup dari istilah “penegak hukum” adalah luas sekali, oleh karena mencakup mereka yang secara langsung dan tidak langsung berkecimpung dibidang penegakan hukum. Di dalam tulisan ini, yang dimaksud dengan penegakan hukum akan dibatasi pada kalangan yang secara langsung berkecimpung dalam bidang penegakan hukum hanya mencakup *law enforcement*.⁹

Agar terlaksananya penegakan hukum perlu adanya penegakan hukum, para oknum (Polantas dan Petugas Dishub) di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur. Menjadi faktor pendorong pelaku melakukan pelanggaran tersebut pada faktor penegak hukum, yaitu:

- Jumlah (*quantity*), rasio perbandingan antara jumlah personil polisi lalu lintas dengan luas, topografi, aksesibilitas wilayah; dan banyaknya kasus dengan jumlah polantas dapat menjadi salah satu faktor, faktor yang dapat menjadi kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*) kinerja Polisi Lalu Lintas dalam rangka ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur. yang belum berkeadilan terhadap semua pelanggaran ketentuan muatan angkutan buah kelapa sawit di jalan yang dilalui pelanggar.

⁹ Soerjono Soekanto. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Rajawali Pers. Jakarta.,1983, hal. 8.

- Kualitas (*quality*), jumlah personil berkualitas yang jumlah kurang, kualitas yang cukup juga harus ditunjang dengan kemampuan personil dimulai dari tindakan preventif dan represif penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, seperti pada tindakan preventif mengadakan sosialisasi keselamatan berkendara bagi sopir, pengusaha, hingga koperasi dalam mengangkut muatan buah kelapa sawit.

Berdasarkan wawancara dengan Kanit Turjawali Polres Tanjung Jabung Timur, oknum (Polantas) di lapangan kekurangan jumlah personel dalam penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Serta masih ada oknum (Dishub) di lapangan yang yang memilah-milah dalam penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹⁰

Penegak hukum yang jumlah personil yang kurang untuk penerapan pasal tersebut dapat mendorong orang melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit. Perlu ada tindakan tegas untuk orang melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit. Ini merupakan tanggung jawab kita semua.

4. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum yaitu kepatuhan yang tinggi, sedang atau kurang. Adanya

¹⁰ Wawancara dengan Kanit Turjawali Polres Tanjung Jabung Timur, Reza Pahlevi, S.Tr.K 10 November 2019.

derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

Pribadi, pengusaha, dan koperasi Faktor masyarakat di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur yang masih kurang kesadaran hukum khususnya penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan dukungan semua lapisan masyarakat pengguna jalan.

Pelanggaran pasal 307 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan dan daya angkut. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang sengan dipungut bayaran, kendaraan umum berupa mobil truk. Pelanggaran angkutan barang kelebihan muatan kelapa sawit yang merupakan salah satu komoditas utama hasil pertanian masyarakat Tanjung Jabung Timur. Simons mengartikan perbuatan (delik) sebagai suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai perbuatan atau tindakan dapat dihukum.¹¹

Analisa kendala penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Perlu adanya solusi terhadap kendala penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Walaupun pelanggaran yang terjadi pada Pasal 307 Undang-

¹¹ Leden Marpang, *Unsur-unsur Perbuatan yang Dapat Dihukum, (Delik)*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991, hal. 4.

Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan memenuhi unsur pidana pada Unsur Objektif dan Subjektif menurut Simon yang dikutip pada Pawennei dan Tomalili¹² aparat penegak hukum Polantas Resort Tanjung Jabung Timur hendaknya melakukan tindakan yang tegas.

Menurut Pasal 1 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 “lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun kealpaan, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam pasal 316 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Tindak pidana pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang diatur Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang tersebut juga mengatur prosedur beracara dalam penanganan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang keefektifan atau berfungsi tidaknya suatu hukum dalam arti undang-undang atau produk hukum lainnya, maka secara umumnya pemikiran diarahkan pada fenomena hukum tersebut benar-benar berlaku atau tidak di lapangan atau di masyarakat yang dilakukan penegak hukum (Polantas). Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai salah satu lembaga penyelenggara fungsi pemerintahan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya yang utama adalah menegakkan hukum dan melayani kepentingan masyarakat umum atau melakukan pencegahan terhadap kejahatan dan memberikan perlindungan kepada

¹² Ibid hal 11.

masyarakat. Satuan Polisi Lalu Lintas sebagai satuan yang membidangi penegakkan hukum dan melayani masyarakat pada bidang lalu lintas jalan.

Secara teori-teori hukum biasanya dibedakan antara 3 (tiga) macam hal berlakunya hukum sebagai kaidah mengenai pemberlakuan kaidah hukum menurut Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah bahwa:

1. Kaidah hukum berlaku secara yuridis, apabila penentuannya didasarkan pada kaidah yang lebih tinggi tingkatnya atau bila berbentuk menurut cara yang telah ditetapkan atau apabila menunjukkan hubungan keharusan antara suatu kondisi dan akibatnya.
2. Kaidah hukum berlaku secara sosiologis, apabila kaidah tersebut efektif artinya kaidah tersebut dapat dipaksakan berlakunya oleh penguasa walaupun tidak diterima oleh warga masyarakat atau kaidah tadi berlaku karena diterima dan diakui oleh masyarakat.
3. Kaidah hukum tersebut berlaku secara filosofis artinya sesuai dengan cita-cita hukum sebagai nilai positif yang tertinggi.¹³

Dikaji secara mendalam, keefektifan suatu hukum haruslah memenuhi ketiga unsur tersebut, berkaitan dengan hal tersebut pendapat Mustafa Abdullah bahwa agar suatu peraturan atau kaidah hukum benar-benar berfungsi harus memenuhi empat faktor yaitu:

1. Kaidah hukum atau peraturan itu sendiri
2. Petugas yang menegakkan atau yang menerapkan
3. Fasilitas yang diharapkan akan dapat mendukung pelaksanaan kaidah hukum atau peraturan tersebut

¹³ Soerjono soekanto dan Mustafa abdullah, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Rajawali, 1987, hal 2

4. Warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan tersebut.¹⁴

Negara hukum berhasil dalam penegakan hukumnya dikatakan berhasil karena hukum yang telah diaturnya, telah seharusnya dan tiba waktunya, dijalankan dan ditaati oleh seluruh elemen masyarakat tanpa terkecuali. Kurang maksimalnya penegakan hukum dapat berdampak terhadap kredibilitas para pembentuk aturan atau penegak hukum, pelaksana aturan, dan masyarakat yang terkena aturan itu sendiri, sehingga seluruh lapisan masyarakat akan terdampak.

Untuk itulah, maka menjadi penting untuk diketahui apakah penerapan hukum itu sesungguhnya. Penerapan hukum adalah proses upaya untuk dapat diterapkan atau berfungsinya aturan-aturan hukum yang telah ditetapkan dan telah diatur sebagai pedoman perilakunya dalam lalu lintas. Salah satu faktor yang mempengaruhi efektivitas suatu perundang-undangan, adalah profesional dan optimal pelaksanaan peran, wewenang dan fungsi dari penegak hukum, baik di dalam menjelaskan tugas yang dibebankan terhadap diri mereka dalam menegakkan perundang-undangan tersebut.¹⁵

Penerapan Pasal 307 pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada kendaraan angkutan umum yang mayoritas pengemudi mengangkut hasil tandan buah sawit yang merupakan salah satu komoditas unggulan masyarakat wilayah Tanjung Jabung Timur. Masih banyak pelanggaran yang terjadi pada Pasal tersebut, kendaraan angkutan umum mengangkut buah kelapa sawit secara berlebihan atau *over load* kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan melebihi beban yang ditetapkan.

¹⁴ Muatafa Abdullah, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 1982, hal 14

¹⁵ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan Vol.1*, Kencana, Jakarta, 2010, hal 375.

Batas maksimum kendaraan angkutan umum yang mayoritas dikemudikan pengemudi jenis kendaraan *pick up* berjenis L300 merk Mitsubishi memiliki daya angkut orang 3 (tiga) 180 kg dan barang 1060 kg jadi mengangkut maksimal 2540 kg, tetapi kenyataan di lapangan mengangkut melebihi kapasitas kendaraan tersebut yaitu hampir 4000 kg lebih buah kelapa sawit. Kelebihan muatan angkutan kelapa sawit yang besar dilakukan pelanggar lalu lintas. Selain pada jenis kendaraan jenis di atas, jenis kendaraan truk sedang memiliki daya angkut 3 (tiga) 180 kg dan barang 7500 kg dan kenyataan di lapangan mengangkut melebihi kapasitas kendaraan hampir 11000 kg buah kelapa sawit.¹⁶

Pelanggaran yang terjadi, jelas melanggar terhadap Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas di dalam KUHP tidak dijelaskan arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan “pelanggaran” adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya.¹⁷

Maka dari itu suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila akibat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan atau telah ada undang-undang yang mengaturnya. Undang-Undang yang mengatur pelanggaran tersebut pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelanggaran yang terjadi sudah jelas

¹⁶ Wawancara dengan Sopir truk, Sugeng, 8 November 2019

¹⁷ Rusli Effendy dan Ny. Poppy Andi Lolo, *Azas-Azas Hukum Pidana*, 1989, hal 74.

pada pasal tersebut, banyak kendaraan angkutan umum yang melanggar terutama pada *over load* muatan.

Berdasarkan beberapa faktor di atas seperti faktor ekonomi, faktor budaya, faktor penegak hukum, dan faktor masyarakat itu semua yang mendorong orang melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit. Tindakan tersebut banyak merugikan berbagai pihak baik pemerintah maupun masyarakat.

Jenis pelanggaran lalu lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pengemudi angkutan umum barang yang tidak memenuhi ketentuan tata cara pemuatan, daya angkut, dan dimensi Pasal 307 yang melebihi daya angkut pada kendaraan. Setiap pelanggaran lalu lintas akan ditindak langsung (tilang). Polisi (Polantas) memiliki peran untuk melakukan penegakan hukum lalu lintas dengan menindak pelanggaran lalu lintas melebihi daya angkut buah kelapa sawit.

Polri (Polantas) bersama Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur lalu lintas di jalan khususnya wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur. Jalan di wilayah Tanjung Jabung Timur berdasarkan data Sat Lintas Polres Tanjung Jabung Timur; Jalan Nasional dengan panjang jalan 67 Km, Jalan Provinsi dengan panjang jalan 68 KM, Jalan Kabupaten dengan panjang jalan 68 KM, dan Jalan Desa dengan panjang jalan 266 KM.

Dalam Peraturan Kapolri Nomor 10 Tahun 2012 pasal 13 dan 14 menyebutkan setidaknya ada 5 (lima) jenis jalan yaitu:

- a. Jalan nasional ialah jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

- b. Jalan provinsi ialah jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- c. Jalan kabupaten ialah Jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta Jalan umum dalam system jaringan Jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan Jalan strategis kabupaten.
- d. Jalan kota ialah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
- e. Jalan desa ialah jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.¹⁸

Jalan yang selalu dilintasi pengemudi angkutan barang umum buah kelapa sawit mulai dari jalan desa, jalan provinsi, hingga jalan nasional. Hampir seluruh akses jalan yang dilalui tersebut jalan menjadi rusak akibat kendaraan angkutan barang buah kelapa sawit yang jauh melebihi daya angkut kendaraan. Jalan yang selalui dilalui dari ibukota dan sebaliknya untuk mengangkut hasil buah sawit menuju pabrik pengolahan kelapa sawit terdapat dua jalur, yakni Jalur Barat melalui ruas jalan Jambi – Sengeti – Simpang Tuan dengan jarak 122 KM dan Jalur Tengah melalui ruan jalan Jambi – Rantau Karya/ Zone V dengan jarak 37 KM.

¹⁸Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu Dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas

Sat Lantas Polres Tanjung Jabung Timur untuk kelancaran tugas dan wewenang pengaturan Lalu Lintas terdapat dua Pos Lalu Lintas yakni, Pos Lalu Lintas Pelabi Desa Kota Baru Kec. Geragai - Jalan Muara Sabak dengan Jarak 17 KM dan Pos Lalu Lintas Simpang Tuan – Jalan Muara Sabak dengan jarak 56 KM. Dengan adanya Pos lalu Lintas tersebut Sat Lalu Lintas Polres Tanjung Jabung Timur dapat menjalankan tugas pokok dalam melaksanakan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, khususnya pelanggaran lalu lintas pada Pasal 307 kendaraan bermotor angkutan umum barang buah kelapa sawit yang melebihi daya angkut.

Dinyatakan dalam Pasal 7 ayat (2) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 bahwa tugas pokok dan fungsi Polri dalam hal penyelenggaraan lalu lintas sebagai suatu urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakkan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas.¹⁹ Kasat Lantas sebagai pelaksana utama Polres yang berada dibawah Kapolres bertugas menyelenggarakan atau membina fungsi lalu lintas Kepolisian yang meliputi penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas, dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Selain dari tugas diatas, tugas pokok Kasat Lantas memberikan bimbingan teknis atas pelaksanaan fungsi satuan lalu lintas pada tingkat Polsek. Polsek diharapkan dapat berkoordinasi dalam pengawasan dan penegakan hukum pelanggar Pasal 307 tersebut. Pengawasan dan penegakan hukum dimulai dari tingkat Kepolisian Sektor, terlebih jalan-jalan yang sering dilalui kendaraan bermotor

¹⁹ Lihat Pasal 7 Ayat 2 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

angkutan umum buah kelapa sawit. Terdapat 11 Kepolisian Sektor di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur, dimulai Sektor terdekat dengan Ibukota Kabupaten, yakni Sektor Muara Sabak Barat, Sektor Muara Sabak Timur, Sektor Dendang, Sektor Geragai, Sektor Kuala Jambi, Sektor Mendahara, Sektor Mendahara Iir, Sektor Rantau Rasau, Sektor Berbak, Sektor Nipah Panjang, dan Sektor Sadu.

B. Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit

Secara yuridis tugas dan wewenang Polri telah diatur dalam konstitusi dan berbagai produk peraturan perundang-undangan. Arahan yuridis sebagaimana termuat dalam Pasal 30 Ayat (4) UUD 1945, misalnya, secara tegas mengatur bahwa “Polri sebagai alat Negara yang menjaga keamanan dan ketertiban bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum”. Hal senada diatur pula dalam Pasal 6 Ketetapan MPR No. VII/MPR/2000 tentang Peran TNI dan Polri, “Polri merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat”. Arahan yuridis tentang peran Polri yang demikian itu, kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Polri, terutama dalam Pasal 5, Pasal 13 dan 14.

Tugas Polri (Polantas) dalam rangka menjaga Keamanan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas diberi tugas dan wewenang menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, seperti mengatur kelancaran arus lalu lintas

dan lain sebagainya.²⁰ Dalam hal tugasnya Polantas tersebut yang menegakkan hukum pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, terutama pada penerapan Pasal 307 pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pelanggaran dalam Pasal tersebut pada pelaku pelanggaran pengemudi kendaraan angkutan barang yang melebihi muatan atau *Over Load* kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan melebihi beban yang ditetapkan dan *Over Dimension* kondisi dimana dimensi pengangkutan kendaraan tidak sesuai dengan standar.

Fakta ODOL (*Over Dimension dan Over Load*) di Indonesia berdasarkan paparan Dirlantas Polda Jambi Kombes Pol. Heru Sutopo, S. IK dalam Forum Group Discussion dalam rangka Penegakan Hukum Terhadap ODOL dan OJOL untuk Mencegah Terjadinya Laka Lantas Menonjol Guna Mewujudkan *Road Safety* di Provinsi Jambi hari Senin 3 Februari 2020 menjelaskan bahwa:

1. Uji petik Kemenhub di 21 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) pada 8-22 Juli 2019 didapat 81,07% angkutan barang pelanggaran ODOL dan taat hanya 18,93%.
2. Menyebabkan kerusakan jalan dan jembatan versi Kemen PUPR menyebut kerugian negara mencapai 43 triliun rupiah untuk perbaikan jalan nasional akibat dilewati truk-truk ODOL.
3. Korlantas Polri menyebut bahwa pelanggaran ODOL menduduki peringkat 4 dari 11 jenis pelanggaran lalu lintas, setelah pelanggaran surat menyurat (28%), pelanggaran marka jalan (26%), pelanggaran penggunaan sabuk keselamatan (16%).

²⁰ Mertokusumo Sudikno, *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam lalu lintas*, P.T. Bina Ilmu, 1983. hal 47

Berdasarkan fakta di atas sangat jelas pelanggaran ODOL yang melanggar pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Polri (Polantas) perlu mengambil langkah cepat dalam menindak pelanggaran tersebut yang secara material sangat merugikan merusak jalan yang dilewati. Sisi lain dari kerugian yang diakibatkan pelanggaran tersebut, pelanggar beralih untuk kepentingan ekonomi dalam mengangkut angkutan buah kelapa sawit. Pelanggaran lalu lintas (selanjutnya disebut tilang) merupakan fenomena sosial dan masalah hukum yang menuntut pengelolaan yang efektif dan efisien agar terjadi tertib lalu lintas dan kesadaran hukum dalam implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.²¹ Pelanggaran lalu lintas dalam KUHAP dikelompokkan bersama dengan tindak pidana ringan untuk mengikuti pemeriksaan acara cepat, khususnya pelanggaran pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hukuman Pelanggaran Lalu Lintas yang Berupa Denda.

Untuk pelanggaran lalu lintas, yang ditetapkan oleh pengadilan adalah berupa pidana denda, Pasal 267 ayat (1) UU LLAJ mengatur sebagai berikut:

“Setiap pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan.”

Penegakan hukum yang dilakukan Polantas di lapangan dengan cara tilang belum membuat efek jera para pelaku pelanggaran. Berbagai alasan terutama alasan ekonomi mereka tetap melanggar aturan pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berikut secara rinci jumlah

²¹ Dr. Artidjo Alkostar, dalam sambutan Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang, Jakarta, 17 Juni 2014. Lebih lanjut dapat dibaca dalam prosiding Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang, Jakarta, 17 Juni 2014.

perkara tilang pelanggaran Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

**Tabel 4.1 Data Pelanggaran Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009
Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Tahun	Tilang
2014	320
2015	350
2016	673
2017	1024
2018	1119
2019	1245

Berdasarkan dari tabel diatas angka pelanggaran terus meningkat tiap tahun mulai dari tahun 2014 sampai tahun 2019, peningkatan pelanggar pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengalami peningkatan yang cukup tinggi, maka pihak Sat Lantas Polres Tanjung Jabung Timur perlu melakukan berbagai tindakan mulai dari preventif dan represif penegakan hukum guna mewujudkan *road safety* di wilayah hukum Tanjung Jabung Timur dan provinsi Jambi. Tindakan preventif seperti sosialisasi dengan para sopir dan pengusaha kelapa sawit tentang kelebihan muatan angkut barang kelapa sawit, serta tindakan represif seperti tilang terhadap pelaku pelanggaran muatan barang kelapa sawit. Tilang (tindakan langsung) diberikan untuk membuat efek jera kepada pelanggar muatan barang kelapa sawit yang melebihi kapasitas pada mobil yang dikemudikan.

Diharapkan dengan adanya efek jera tersebut pelaku pelanggar menurun, tetapi pada kenyataannya berdasarkan tabel di atas mengalami peningkatan jumlah pelanggar muatan barang kelapa sawit yang melebihi daya angkut. Pelanngar seakan tidak adanya efek jera terhadap hukum yang diberikan kepada mereka.

C. Kendala dan Upaya dalam Penerapan Hukum Pasal 307 Undang-

Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Kendala dalam Penegakan Hukum Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Efektivitas hukum tidak lepas dari permasalahan penegakan hukum yang merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal. Oleh karena itu, keberhasilan penegakan hukum akan dipengaruhi oleh hal-hal tersebut. Secara umum sebagaimana dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, ada lima faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, yaitu:²²

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

²² Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT Raja Grafindo Persada. Jakarta, 2008, hal 8

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, dikarenakan merupakan esensi dari penegakan hukum dan tolak ukur efektifitas penegakan hukum tersebut. Berikut kendala dalam penegakan hukum pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit:

a. Faktor Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan wawancara dengan Kanit Dikyasa Polres Tanjung Jabung Timur, yang merupakan salah satu narasumber dalam kegiatan penyuluhan dengan para sopir, pengusaha, serta instansi yang terkait, memahami bunyi pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berpendapat belum adanya ketentuan secara rinci tentang daya angkut jenis kendaraan bermotor angkutan barang umum tersebut.²³

Masalah yang ditemui di dalam Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi ” Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)” adalah belum adanya ketentuan secara rinci tentang daya angkut jenis kendaraan bermotor angkutan barang umum tersebut. Hanya berupa aturan pengawasan muatan barang pada Pasal 169 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²³ Wawancara dengan Kanit Dikyasa, Sulhairi, 12 November 2019

b. Faktor Penegak Hukum

Negara Indonesia memiliki struktur dari sistem hukum tersebut, yakni: Advokat, Polisi, Jaksa, dan Hakim. Kemampuan penegak hukum dalam menegakkan hukum merupakan hal yang harus dipenuhi untuk keefektifitas hukum tersebut. Menurut Soerjono Soekanto bahwa masalah yang berpengaruh terhadap efektifitas hukum tertulis ditinjau dari segi aparat akan tergantung pada hal berikut:

1. Sampai sejauh mana petugas terikat oleh peraturan-peraturan yang ada.
2. Sampai batas mana petugas diperkenankan memberi kebijaksanaan.
3. Teladan macam apa yang sebaiknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat.
4. Sampai sejauhmana derajat sinkronisasi penugasan-penugasan yang diberikan kepada petugas sehingga memberikan batas-batas yang tegas pada wewenangnya.²⁴

Berdasarkan teori di atas yang menjadi faktor yang mempengaruhi pelanggaran pasal 307 menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah penegak hukum di lapangan (Polantas dan Petugas Dishub) belum terpenuhinya kuatitas dan kualitas penegak hukum dan penegak hukum belum berkeadilan terhadap semua pelanggaran ketentuan muatan angkutan buah kelapa sawit di jalan yang dilalui pelanggar dengan penjelasan sebagai berikut:

- Jumlah (*quantity*), rasio perbandingan antara jumlah personil polisi lalu lintas dengan luas, topografi, aksesibilitas wilayah; dan banyaknya kasus dengan jumlah polantas dapat menjadi salah satu faktor, faktor yang dapat menjadi kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*) kinerja Polisi Lalu Lintas dalam

²⁴ Ibid, hal 82

rangka ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur, yang belum berkeadilan terhadap semua pelanggaran ketentuan muatan angkutan buah kelapa sawit di jalan yang dilalui pelanggar.

- Kualitas (*quality*), jumlah personil berkualitas yang jumlah kurang, kualitas yang cukup juga harus ditunjang dengan kemampuan personil dimulai dari tindakan preventif dan represif penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, seperti pada tindakan preventif mengadakan sosialisasi keselamatan berkendara bagi sopir, pengusaha, hingga koperasi dalam mengangkut muatan buah kelapa sawit.

- Masih ada oknum petugas yang tebang pilih dalam penindakan langsung pelanggar Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

c. Faktor Sarana

Sarana dan prasarana yang kurang baik, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut, antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan lain-lain. Hal-hal tersebut tidak terpenuhi, maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.

Sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin

penegak hukum menyasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.²⁵

Berdasarkan wawancara dengan Kabid Perhubungan Darat Dinas Perhubungan Tanjung Jabung Timur, sarana atau fasilitas salah satu faktor keefektifan suatu hukum, tanpa adanya sarana tersebut, maka penegakan hukum tidak mungkin terlaksana.²⁶ Fasilitas sangat dibutuhkan dalam keefektifan penegakan hukum.

Yang menjadi faktor sarana pada penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah masih terbatasnya dukungan pemerintah terhadap pemenuhan sarana dan fasilitas seperti pemasangan rambu kelas, portal, dan timbangan jalan kabupaten dan belum adanya anggaran operasional penegakan hukum dan *reward*.

Sarana yang memadai dengan standar adanya Rambu-rambu yang terpasang, portal, dan timbangan akan meminimalisir pelanggaran pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Jalan yang dilalui sopir pengangkut kelapa sawit mulai dari jalan kabupaten hingga jalan nasional mayoritas jalan lurus dan datar, sehingga banyak sopir yang berani mengangkut muatan kelapa sawit dengan melebihi daya angkut kendaraan mereka tersebut.

d. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat, dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Oleh karena itu, dipandang dari sudut tertentu, maka masyarakat dapat mempengaruhi penegak hukum tersebut. Secara garis

²⁵ Ibid. Hal. 37.

²⁶ Wawancara dengan Kabid Perhubungan Darat, Slamet Nugroho, SE, 8 November 2019

besar perihal pendapat-pendapat masyarakat mengenai hukum, yang sangat mempengaruhi kepatuhan hukumnya.

Penegakan hukum berasal dari masyarakat bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam tatanan masyarakat wilayah kabupaten Tanjung Jabung Timur. Oleh karena itu, masyarakat dapat mempengaruhi penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Untuk mencapai tujuan penerapan optimal pada pasal tersebut adalah faktor masyarakat di wilayah hukum Tanjung Jabung Timur yang belum memiliki kesadaran hukum, integritas moral dalam melaksanakan peraturan atau hukum pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

e. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan hasil cipta pada masyarakat berawal dari suatu kebiasaan, kebudayaan hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang menjadi dasar hukum yang berlaku. Hukum dibuat agar adanya tatanan atau keteraturan dalam hidup di masyarakat.

Faktor yang mempengaruhi pelanggaran Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada wilayah hukum Tanjung Jabung Timur adalah pelanggaran Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah menjadi kebiasaan atau kebudayaan untuk mengangkut angkutan buah kelapa sawit melebihi daya angkut kendaraan barang umum.

Berdasarkan wawancara dengan salah satu sopir kelapa sawit di Tanjung Jabung Timur, mengangkut muatan barang kelapa sawit telah menjadi tradisi atau

budaya di kalangan sopir kelapa sawit, walaupun sopir mengetahui resiko dan bahaya yang akan mereka tanggung. Sopir tanpa memikirkan faktor keselamatan lainnya.²⁷kebiasaan yang buruk salah satu kendala dalam penegakan hukum pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit.

2. Upaya Penerapan Hukum Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit

1. Tindakan Preventif dalam Pelanggaran Pasal 307 Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Tugas Pokok Kepolisian Negara Indonesia memiliki fungsi utama dalam Pasal 18 pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 disebutkan bahwa salah satu fungsi utama kepolisian adalah tugas Pembinaan Masyarakat (Preventif). Dalam tugas ini, polisi dituntut untuk membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dalam mengenal hukum dan perundang-undangan. Polisi harus mampu mendekati masyarakat secara sosial agar lebih mudah beradaptasi dengan masyarakat dan lebih mudah untuk membina masyarakat.²⁸

Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas mulai dari ringan hingga yang berat.²⁹ Suatu pelanggaran dapat dikatakan termasuk tindak pidana bila pelanggaran itu memenuhi semua unsur pidana. Unsur-unsur tindak pidana tersebut adalah perbuatan manusia yang

²⁷ Wawancara dengan Sopir Pengangkut Kelapa Sawit, Junaidi 8 November 2019.

²⁸ Wawancara dengan Kanit Dikyasa, Sulhaira, 10 November 2019

²⁹ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2003, hal 20

mampu bertanggung jawab, perbuatan itu melawan hukum, dilakukan dengan kesalahan, dan diancam dengan pidana.

Di dalam KUHP tidak dijelaskan mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan, “pelanggaran” adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya.³⁰ Maka suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila akibat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Pelanggaran pada pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada kendaraan angkutan umum buah sawit yang melebihi kapasitas daya angkut pada kendaraan tersebut, termasuk tindak pidana ringan Penanggulangan pelanggaran atau pidana ringan secara preventif untuk mencegah terjadinya atau timbulnya kejahatan yang pertama kali. Mencegah pelanggaran lebih baik daripada mencoba untuk mendidik pelaku pelanggaran menjadi lebih baik kembali, sebagaimana semboyan dalam kriminologi yaitu usaha-usaha memperbaiki pelanggar perlu diperhatikan dan diarahkan agar tidak terjadi lagi pelanggaran ulangan.

Dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Tugas Pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki fungsi utama, dalam Pasal 18 disebutkan bahwa fungsi utama kepolisian adalah tugas di bidang Preventif. Tugas

³⁰ Rusli Effendy dan Ny. Poppy Andi Lolo, 1989

ini mewajibkan polisi untuk memelihara kemandirian ketertiban masyarakat, menjaga keselamatan orang lain, benda dan barang termasuk perlindungan dan pertolongan. Lebih khusus untuk menjaga pelanggaran hukum.

Berdasarkan wawancara dengan Kasat Lantas Polres Tanjung Jabung Timur salah satu upaya preventif dalam mencegah pelanggaran lalu lintas pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah rangka memaksimalkan pemahaman masyarakat terhadap aturan lalu lintas telah dilakukan beberapa cara yaitu sebelum aturan itu keluar, terlebih dahulu dilakukan yang namanya sosialisasi baik lewat media elektronik, cetak, bahkan berdiri di tengah jalan dan memberikan isyarat terhadap pengendara juga merupakan sebuah bentuk sosialisasi yang mereka lakukan, serta mengadakan *forum group discussion* dengan mengundang berbagai pihak Dinas Perhubungan Tanjung Jabung Timur mengundang para pengusaha atau perseorangan usaha kebun kelapa sawit di wilayah Tanjung Jabung Timur.

Disamping itu melakukan kerjasama dengan Dinas Perhubungan Tanjung Jabung Timur mengundang para pengusaha atau perseorangan usaha kebun kelapa sawit di wilayah Tanjung Jabung Timur dengan melakukan sosialisasi terkait dengan lalu lintas angkutan umum buah kelapa sawit. Hal ini untuk memberikan wawasan bagi para sopir terkait dengan pengetahuan lalu lintas sehingga mereka berlalu lintas dengan cara yang baik dan benar.

Kerjasama ini menurut penulis mempunyai arti yang sangat penting dalam mencegah pelanggaran lalu lintas karena menurut data di atas pelaku pelanggaran lalu lintas. Pengetahuan tentang lalu lintas yang dimiliki oleh sopir akan berdampak kepada menurunnya angka pelanggaran lalu lintas dan dengan sendirinya akan mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Tindakan preventif yang dilakukan Polres Tanjung Jabung Timur dalam Giat Operasi Patuh Siginjai Tahun 2019, berdasarkan wawancara dengan Kanit Dikyasa Sulhairi, giat ini mengedukasi masyarakat untuk lebih memiliki kesadaran hukum, terutama pelanggaran kelebihan muatan barang pada kendaraan angkutan barang kelapa sawit.³¹

2. Tindakan Represif Pelanggaran Pasal 307 Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Tindakan represif adalah tindakan penanggulangan pelanggaran secara konsepsional yang ditempuh setelah terjadinya pelanggaran. Penanggulangan dengan tindakan repersif dimaksud untuk menindak para pelaku pelanggaran sesuai dengan perbuatannya serta memperbaiki kembali agar mereka sadar bahwa perbuatan yang dilakukannya merupakan perbuatan yang melanggar hukum dan merugikan masyarakat, sehingga tidak akan mengulangnya dan orang lain juga tidak akan melakukannya mengingat sanksi yang akan ditanggungnya.

Tindakan represif dalam pelaksanaannya dilakukan dengan metode perlakuan (*treatment*) dan penghukuman (*punishment*) berupa tilang. Berdasarkan wawancara yang telah Penulis lakukan dengan Kanit Turjawali Polres Tanjung Jabung Timur terkait dengan upaya represif ini telah dilakukan langkah-langkah penegakan hukum dalam pelanggaran lalu lintas yaitu dengan cara menegakkan aturan tanpa pandang bulu. Disamping itu petugas lalu lintas melakukan patrol secara rutin untuk menciptakan suasana yang kondusif dalam berlalu lintas di

³¹ Wawancara dengan Kanit Dikyasa, Sulhairi, 10 November 2019

setiap ruas jalan-jalan wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur, mulai dari jalan kabupaten hingga jalan nasional.³²

Apabila penanganan dilakukan dengan tegas dan sesuai dengan aturan yang berlaku pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, maka dengan sendirinya pelaku akan mengangkut muatan barang kelapa sawit sesuai daya angkut kendaraan yang dikemudikan. Namun, jika penanganannya tidak maksimal, dalam hal ini terlalu banyak “atur damai” di jalan, maka masyarakat cenderung akan mengabaikan aturan pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

³² Wawancara dengan Kanit Turjawali, Reza Pahlevi, S.Tr.K, 10 November 2019

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan seluruh rangkaian pembahasan mengenai “ Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit (Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur), seperti yang telah diuraikan dalam bab I samapai bab IV di atas, maka dalam bab V ini dapat di tarik kesimpulan dari uraian tersebut guna menjawab permasalahan adalah sebagai berikut :

1. Faktor yang mendorong pelaku melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit dalam penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah:
 - a. Faktor ekonomi; semakin banyak jumlah barang muatan kelapa sawit yang dibawa dari lahan menuju tengkulak atau pabrik selain dapat menambah penghasilan juga menghemat biaya operasional.
 - b. Faktor budaya; merupakan suatu tradisi yang telah lama terjadi yang menjadi kebiasaan atau budaya bagi masyarakat umum di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur untuk mengangkut barang kelapa sawit yang melebihi muatan barang kelapa sawit, tanpa memikirkan faktor keselamatan lainnya.
 - c. Faktor penegak hukum; Para penegak hukum kekurangan jumlah personel dalam penegakan hukum pelanggaran pada pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan yang melanggar kelebihan muatan barang kelapa sawit.

- d. Faktor masyarakat; masyarakat di wilayah hukum Polres Tanjung Jabung Timur yang masih kurang kesadaran hukum khususnya penerapan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah fakta ODOL (*Over Dimension dan Over Load*) di Indonesia berdasarkan paparan Dirlantas Polda Jambi Kombes Pol. Heru Sutopo, S. IK dalam Forum Group Discussion dalam rangka Penegakan Hukum Terhadap ODOL dan OJOL untuk Mencegah Terjadinya Laka Lantas Menonjol Guna Mewujudkan *Road Safety* di Provinsi Jambi hari Senin 3 Februari 2020 menjelaskan bahwa:
 1. Uji petik Kemenhub di 21 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) pada 8-22 Juli 2019 didapat 81,07% angkutan barang pelanggaran ODOL dan taat hanya 18,93%.
 2. Menyebabkan kerusakan jalan dan jembatan versi Kemen PUPR menyebut kerugian negara mencapai 43 triliun rupiah untuk perbaikan jalan nasional akibat dilewati truk-truk ODOL.
 3. Korlantas Polri menyebut bahwa pelanggaran ODOL menduduki peringkat 4 dari 11 jenis pelanggaran lalu lintas, setelah pelanggaran surat menyurat (28%), pelanggaran marka jalan (26%), pelanggaran penggunaan sabuk keselamatan (16%).

Berdasarkan fakta di atas sangat jelas pelanggaran ODOL yang melanggar pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Polres Tanjung Jabung Timur perlu melakukan berbagai tindakan mulai dari preventif dan represif penegakan hukum guna mewujudkan *road safety* di wilayah hukum Tanjung Jabung Timur dan provinsi Jambi. Tindakan preventif seperti sosialisasi dengan para sopir dan pengusaha kelapa sawit tentang kelebihan muatan angkut barang kelapa sawit, serta tindakan represif seperti tilang terhadap pelaku pelanggaran muatan barang kelapa sawit. Tilang (tindakan langsung) diberikan untuk membuat efek jera kepada pelanggar muatan barang kelapa sawit yang melebihi kapasitas pada mobil yang dikemudikan.

3. Kendala dan upaya Penerapan Hukum Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah:
 - a. Faktor hukumnya sendiri; belum adanya ketentuan secara rinci tentang daya angkut jenis kendaraan bermotor angkutan barang umum tersebut. Hanya berupa aturan pengawasan muatan barang pada Pasal 169 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - b. Faktor penegak hukum; penegak hukum di lapangan (Polantas dan Petugas Dishub) belum terpenuhinya kuantitas dan kualitas penegak hukum dan penegak hukum belum berkeadilan terhadap semua pelanggaran ketentuan muatan angkutan buah kelapa sawit di jalan yang dilalui pelanggar.
 - c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum; masih terbatasnya dukungan pemerintah terhadap pemenuhan sarana dan fasilitas seperti pemasangan rambu kelas, portal, dan timbanganjalan

kabupaten dan belum adanya anggaran operasional penegakan hukum dan *reward*.

- d. Faktor masyarakat; belum memiliki kesadaran hukum, integritas moral dalam melaksanakan peraturan atau hukum pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- e. Faktor kebudayaan; pelanggar Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah menjadi kebiasaan atau kebudayaan untuk mengangkut angkutan buah kelapa sawit melebihi daya angkut kendaraan barang umum.

Upaya Penerapan Hukum Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit, berupa Upaya Preventif seperti sosialisasi dan *forum group discussion* dengan mengundang berbagai pihak Dinas Perhubungan Tanjung Jabung Timur mengundang para pengusaha atau perseorangan usaha kebun kelapa sawit di wilayah Tanjung Jabung Timur. Upaya Represif dalam pelaksanaannya dilakukan dengan metode perlakuan (*treatment*) dan penghukuman (*punishment*) berupa tilang.

B. Saran

Berkaitan dengan kesimpulan di atas, maka di dapatkan saran sebagai berikut:

1. Perlu perbaikan berdasarkan faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum dengan melengkapi rambu-rambu lalu lintas dan jembatan timbang untuk memudahkan dalam penegakan hukum pelanggaran pada pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Terhadap pengenaan sanksi atau denda diperberat lagi sanksinya dan diperbanyak nominal denda tilang.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ali, 2010, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan Vol.1*, Kencana, Jakarta.
- Adami Chazawi, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana I*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Alik Ansyori Alamsyah, 2005, *Rekayasa Lalu Lintas*, Malang, UMM Press.
- Andi Hamzah, 1991, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Bambang Poernomo, 1982, *Hukum Pidana Kumpulan Karangan Ilmiah*, Bina Aksara, Jakarta.
- , 1994, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Barda Nawawi Arief, *Perkembangan Sistem Pidana di Indonesia*, Pustaka Magister, Semarang.
- Barda Nawawi Arief, *RUU KUHP Sebuah Restrukturisasi/Rekonstruksi Sistem Hukum Pidana Indonesia*, Makalah disajikan dalam kuliah umum di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, Pekanbaru, 24 Desember 2005.
- Chairul Huda, 2006. *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kealahan. Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Kencana Prenada Media, Jakarta.
- Dellyana, Shant, 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Yogyakarta.
- Djoko Prakoso, *Surat Dakwaan, Tuntutan Pidana dan Eksaminasi Perkara di Dalam Proses Pidana*, Liberty, Yogyakarta.
- Riyanto, Dwi, and Luthfi Muta'Ali, 2015. *Identifikasi Daya Saing Komoditi Unggulan Kabupaten Tanjung Jabung Timur*. Jurnal Bumi Indonesia, vol. 4, no. 1, 2015.
- Entah, R, Aloysius, 2016. *Indonesia: Negara Hukum yang Berdasarkan Pancasila*, Jurnal Seminar Nasional Hukum Vol. 2 No. 1 Tahun 2016.
- Erdianto Effendi, 2011, *Hukum Pidana Indonesia – Suatu Pengantar*, Bandung, PT Refika Aditama.

- Hidayat, T. dkk, 2005, *Buku Petunjuk Tata Cara Berlalu Lintas di Indonesia*, Dirjen Perhubungan Darat.
- Joachim Friedrich, 2004, *Filsafat Hukum : Perspektif Historis*. Terjemahan Raisul Muttaqien, PT Nuansa dan PT Nuansa Media, Bandung.
- L.H.C. Hulsman, 1984, *Sistem Peradilan Pidana dalam Perspektif Perbandingan Hukum*, di dalam Soedjono Dirdjosisworo (Penyadur), Penerbit CV. Rajawali : Jakarta.
- Leksmono Suryo Putranto, 2019, *Rekayasa Lalu Lintas Edisi Ketiga*, Indeks, Jakarta.
- Lilik Mulyadi, 2002, *Bunga Rampai Hukum Pidana Umum dan Khusus*, PT. Alumni, Bandung.
- Marlina, 2011, *Hukum Penitensier*, Refika Aditama, Bandung.
- Mertokusumo, Sudikno, 1983, *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam lalu linta*, P.T. Bina Ilmu, Jakarta.
- Moeljatno, 1985, *Membangun Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta.
- , 1993, *Asas-asas Hukum Pidana*, PT. Bima Aksara, Jakarta.
- , 2008, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.
- M. Sholehuddin, 2004, *Sistem Sanksi dalam Hukum Pidana: Ide Dasar Doble Track System & Implementasinya*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, 1984, *Teori-teori dan Kebijakan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung.
- Muladi, 1985, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Alumni, Bandung.
- Lamintang, 1997, *Dasar – Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Adi Bakti, Bandung.
- Leden, Marpang, 1991, *Unsur-unsur Perbuatan yang Dapat Dihukum, (Delik)*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Leksmono Suryo Putranto, 2019, *Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta : PT Indeks.
- Moeljatno, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Muatafa Abdullah, 1982, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta.

- Nasution, J, B , 2016, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, CV. Mandar Maju, Bandung.
- Pawennei, Mulyati & Tomalili, Rahmanuddin, 2015, *Hukum Pidana*, Mitra Wacana Media, Jakarta.
- Peter Salim dan Yenny Salim, 2002, *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*, Modern English Perss, Jakarta.
- Pietersz, 2010, *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jurnal Sasi Vol. 16 No. 3 Bulan Juli-September 2010.
- Ramdlon Naning, 1985, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Displin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya.
- Roeslan Saleh, 1983, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta.
- Romli Atmasasmita, 1995. *Kapita Selekta Hukum Pidana dan Kriminologi*. Mandar Maju, Bandung.
- Rusli Effendy dan Ny. Poppy Andi Lolo, 1989, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Lembaga Percetakan dan Penerbitan Universitas Muslim Indonesia, Ujung Pandang.
- Sadjijono, 2008, *Seri Hukum Kepolisian Polri dan Good Governance*, Laksbang Mediatama, Surabaya.
- Soekanto, Soerjono, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- , 1987, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Rajawali, Jakarta.
- , 2007, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta..
- , 2019, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegeakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sofyan M. Saleh, *et al.*, "Pengaruh muatan truk berlebih terhadap biaya pemeliharaan jalan", *Jurnal Transportasi*, Vol. 9, No. 1 (Juni, 2009).
- Sudarto, 1981, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung.
- , 1990-1991, *Hukum Pidana*, Purwokerto:Fakultas Hukum Universitas jenderal Soedirman Purwokerto Tahun Akademik.

Suharsimi Arikunto, 2006, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Rineka Cipta, Jakarta.

Sunarto, 1990, *Metode Penelitian Deskriptif*, Usaha Nasional, Surabaya.

Teguh, Prasetyo, 2012, *Hukum Pidana Edisi Revisi*, Rajawali Pers, Jakarta.

Tri Andrisman, 2009, *Asas-Asas dan Dasar Aturan Hukum Pidana Indonesia*, Unila, Bandar Lampung.

Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung.

Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Tindak-Tindakan Pidana Tertentu Di Indonesia*, Rafika Aditama, Bandung.

Zainal Abidin Farid, 2007, *Hukum Pidana I*, Sinar Grafika, Jakarta.

Perundang-Undangan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2012.

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu Dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas.

Peraturan Pemetintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Amgkutan Jalan.

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

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Data Internet

<https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/12/19/nzm3y5365-tiga-masalah-transportasi-di-indonesia> diakses pada hari Senin, 28 Oktober 2019 jam 16.00 WIB.

<https://bisnis.tempo.co/read/1271292/kemenhub-pelanggaran-truk-odol-berkurang-15-persen/full&view=ok> diakses pada hari Senin, 28 Oktober 2019 jam 17.00 WIB.

<https://beritagar.id/artikel/berita/peliknya-melarang-kendaraan-kelebihan-muatan> diakses pada hari Selasa, 29 Oktober 2019 jam 21.00 WIB.

<http://www.dephub.go.id/post/read/KERUSAKAN-JALAN-KARENA-AIR-DAN-KELEBIHAN-MUATAN1008> diakses pada hari Selasa, 29 Oktober 2019 jam 22.00 WIB.

http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf diakses pada Kamis, 31 Oktober 2019 jam 19.00 WIB.

<https://www.dsicargo.co.id/post/jenisjenis-kendaraan-pengangkut-barang> diakses tanggal 31 Oktober 2019 jam 20.00 WIB.

<http://internetsebagaisumberbelajar.blogspot.co.id/2010/07/pengertian-penerapan.html> diakses pada hari Senin, 7 Oktober 2019 jam 19.00 WIB.

<http://properti.kompas.com/read/2019/10/29/200000421/kendaraan-dengan-muatan-berlebih-sumber-masalah-di-jalan?page=all> diakses pada hari Selasa, 29 Oktober 2019 jam 19.00 WIB.

[https://id.wikipedia.org/wiki/Elaeis_\(kelapa_sawit\)](https://id.wikipedia.org/wiki/Elaeis_(kelapa_sawit)) diakses tanggal 31 Oktober 2019 jam 17.00 WIB.

<https://www.kemhan.go.id/2012/07/17/kemhan-adakan-penyuluhan-hukum-tentang-uu-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan.html> diakses pada hari Jumat, 1 November 2019 jam 17.00 WIB.

http://id.wikipedia.org/wiki/kendaraan_bermotor diakses pada hari Jumat, 1 November 2019 jam 17.00 WIB.

Donny Eka P, dalam https://www.academia.edu/6620198/Resume_ASASASAS_HUKUM_PIDANA_Karangan_DR._Andi_Hamzah_S.H diakses tanggal 19 November 2019.

Literatur

Buku Panduan, 1999, Vademikum Polisi Lalu Lintas, Lemdiklat Polri, Jakarta.