

## Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Angkutan Barang Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Di Wilayah Bekasi

Dede Amirudin<sup>1</sup>, Dijan Widijowati<sup>2</sup>, Ika Saimima<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Program Magister Hukum, Universitas Bhayangkara

<sup>2</sup>Dosen Hukum, Universitas Bhayangkara

\*Correspondence to: [dedeamirudin@gmail.com](mailto:dedeamirudin@gmail.com)

**Abstrak:** Pertanggungjawaban pidana dalam konteks kecelakaan lalu lintas adalah aspek penting dalam menjaga keamanan dan kepatuhan hukum di jalan raya. Dalam implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, salah satu problematika yang diatur dalam Undang-Undang tersebut adalah berkaitan dengan *over dimension* dan *overload* terhadap kendaraan angkutan barang, yang tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas, namun yang menjadi permasalahan adalah pertanggungjawaban terkait *over dimension* dan *overload* yang berlaku saat ini adalah hanya kepada pengemudi, sedangkan permasalahan *over dimension* dan *overload* merupakan pelanggaran pengangkutan barang yang tidak jarang juga melibatkan keterlibatan perusahaan jasa angkut maupun perusahaan pada umumnya selaku pemilik kendaraan, sehingga diperlukan kajian lebih jauh mengenai permasalahan tersebut, dimana penelitian dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana penerapan sanksi pengemudi angkutan barang yang berspesifikasi ODOL yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain di wilayah Bekasi, dan terkait pertanggungjawaban pidana *vicariousliability* pengemudi dan pengusaha yang melakukan pelanggaran terhadap angkutan barang dengan spesifikasi ODOL di wilayah Bekasi, yang akan diteliti dengan metode penelitian yuridis normatif, dengan menggunakan data sekunder, berupa bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Hasil penelitian menunjukkan, Penerapan sanksi pengemudi angkutan barang yang berspesifikasi ODOL yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain di wilayah Bekasi, bila hanya berkaitan dengan permasalahan kendaraan angkutan barang yang *Over Dimension*, dan *Over loading*, pada dasarnya penerapan sanksi pengemudi hanya berupa tilang dan denda, dan Pertanggungjawaban pidana *vicariousliability* pengemudi dan pengusaha yang melakukan pelanggaran terhadap angkutan barang dengan spesifikasi ODOL seharusnya dapat dilakukan, dan bukan hanya mengedepankan permasalahan kecelakaan lalu lintas akibat kendaraan yang *Over Dimension*, dan *Over loading*, maupun pertanggungjawaban hanya diutamakan terhadap pengemudi

**Kata kunci:** Lalu Lintas, Kecelakaan, dan ODOL

**Abstack:** *Criminal liability in the context of traffic accidents is an important aspect in maintaining safety and legal compliance on the road. In the implementation of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, one of the problems regulated in this Law is related to over dimension and overload of goods transport vehicles, which often causes traffic accidents, but which is a problem is that the responsibility related to over dimension and overload which currently applies only to the driver, while the problem of over dimension and overload is a violation of the transportation of goods which often also involves the involvement of transport service companies and companies in general as vehicle owners, so further study is needed regarding the problem The research was carried out with the aim of finding out and analyzing how the implementation of sanctions for goods transport drivers with ODOL specifications threatens the safety of other road users in the Bekasi area, and regarding the vicarious liability of drivers and entrepreneurs who commit violations against goods transport with ODOL specifications in the Bekasi area. , which will be researched using normative juridical research methods, using secondary data, in the form of primary, secondary and tertiary legal materials. The results of the research show that the application of sanctions for goods transport drivers with ODOL specifications threatens the safety of other road users in the Bekasi area, if it is only related to the problem of goods transport vehicles that are over dimensional and over loaded, basically the application of driver sanctions is only in the form of tickets and fines, and Criminal liability for vicarious liability of drivers and entrepreneurs who violate goods transport with ODOL specifications should be carried out, and not only prioritize the problem of traffic accidents due to vehicles that are over dimensional and over loaded, or responsibility should only be prioritized towards the driver.*

**Keywords:** Traffic, Accidents, and ODOL

## Pendahuluan

Pertanggungjawaban pidana dalam konteks kecelakaan lalu lintas adalah aspek penting dalam menjaga keamanan dan kepatuhan hukum di jalan raya. Dalam implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tindak pidana kealpaan yang menyebabkan kecelakaan dan kerugian menjadi fokus utama. Kecelakaan lalu lintas bukan hanya sebuah insiden biasa, tetapi juga mencerminkan tanggung jawab individu, perusahaan angkutan umum, dan korporasi terkait keselamatan dan kewajiban hukum. Transportasi adalah bidang yang sangat strategis dalam memperlancar roda perekonomian serta menunjang pembangunan berbagai sektor kehidupan, salah satunya adalah pengangkutan barang. Untuk mempermudah pengiriman barang dari dan ke berbagai wilayah di tanah air maka dibutuhkan suatu sarana transportasi angkutan barang. Pengangkutan barang di Indonesia terdiri dari pengangkutan darat, laut dan udara. Hal ini dikarenakan Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar. Istilah pengangkutan berasal dari kata "angkut" yang berarti membawa atau mengirimkan; proses, cara, perbuatan mengangkut<sup>1</sup>. Sedangkan istilah pengangkutan dapat diartikan sebagai pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang yang diangkut. Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pemuatan ke tempat yang ditentukan.<sup>2</sup>

Sistem angkutan barang di Indonesia diatur oleh berbagai peraturan hukum, beberapa landasan hukum yang relevan dalam pengaturan angkutan barang di Indonesia meliputi:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur aspek-aspek penting terkait transportasi di darat
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja di dalam Undang-Undang ini mencakup kebijakan pemerintah terkait angkutan barang di jalan.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>3</sup>
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Pengaturan tersebut mencerminkan komitmen pemerintah dalam mengelola angkutan barang untuk mendukung pembangunan dan pertumbuhan ekonomi sesuai dengan hukum dasar di Indonesia. Di wilayah Bekasi merupakan salah satu wilayah di Jawa Barat yang secara administratif terbagi atas dua wilayah, yakni Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi. Kota Bekasi adalah kota terpadat kedua setelah Jakarta di wilayah Jabodetabek dengan berbagai fasilitas publik yang sangat bervariasi. Pada tahun 2023, BPS Kota Bekasi mencatat, wilayah Kota Bekasi ini memiliki 2,5 juta penduduk. Luas kota Bekasi 210,49 Km persegi, dengan 12 kecamatan<sup>4</sup>. Beralih ke Kabupaten Bekasi, jumlah penduduk di wilayah ini adalah 3,1 juta orang pada tahun 2020, berdasarkan data BPS Kabupaten Bekasi. Jumlah tersebut tentunya jauh lebih banyak jika dibandingkan dengan penduduk Kota Bekasi. Populasi Kabupaten Bekasi tersebar di 23

---

<sup>1</sup>Moelino, Anton M. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cetakan ke-6, , Jakarta:Balai Pustaka2003. hlm. 765

<sup>2</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991.hlm. 19

<sup>3</sup><https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-sosialisasikan-kebijakan-angkutan-barang-danperizinan-usaha-angkutan-jalan> di akses pada 21 Desember 2023

<sup>4</sup> Badan Pusat Statistik Kota Bekasi (2023). *Kota Bekasi dalam Angka (Bekasi Municipality in Figures) 2023*, <https://bekasikota.bps.go.id>. di akses pada 21 Desember 2023

kecamatan, dengan total luas wilayah mencapai 1.273,88 Km persegi. Kabupaten Bekasi memiliki kota industri Cikarang, yang masuk sebagai wilayah industri terbesar di Asia Tenggara<sup>5</sup>.

Sebagai daerah penyangga kawasan industri terbesar di Asia Tenggara, yaitu pusat industri Cikarang, wilayah Kota dan Kabupaten Bekasi sering dilalui oleh truk-truk angkutan barang seperti yang tampak di ruas-ruas jalan di wilayah ini. Ditambah lagi dengan migrasi masyarakat dari luar daerah yang bekerja di wilayah Bekasi di mana hal ini berdampak pada tingginya volume kendaraan dan pengguna jalan lainnya di wilayah ini. Ruas-ruas jalan di Kota Bekasi juga menjadi perlintasan kendaraan angkutan barang dari dan ke wilayah Bekasi yang menyebabkan lonjakan kepadatan lalu lintas yang meningkat. Kapasitas volume kendaraan yang tidak sebanding dengan ruas jalan saat waktu sibuk di pagi hari masih menjadi problem kemacetan di Kota Bekasi<sup>6</sup>.

Menurut Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bekasi, Johan Budi Gunawan, jumlah kendaraan di Kota Bekasi mencapai 1,5 juta unit, terdiri dari 1,2 juta kendaraan roda dua dan 300 ribu kendaraan roda empat. Sedangkan data dari Satuan Administrasi Manunggal Satu Atap (Samsat) Kota Bekasi lebih besar, yaitu 1.613.317 unit, dengan perbandingan 75% kendaraan roda dua, dan 25% kendaraan roda empat. Dengan rasio jumlah kendaraan sebanyak itu, dibutuhkan jalan arteri sebagai jalur utama sepanjang 3.300 kilometer. Adapun jalan arteri di Kota Bekasi baru ada 1.500 kilometer. Belum lagi ditambah dengan kendaraan yang masuk atau melintas di kota Bekasi. Hal itu berdampak dengan pola perjalanan ke DKI menjadi sangat tinggi. Tapi, paling banyak aktivitas warga Kota Bekasi menuju ke Kabupaten Bekasi yang bekerja di kawasan industri<sup>7</sup>.

Dengan tingginya rasio kemacetan di wilayah Bekasi, penataan angkutan barang menjadi salah satu bagian penting dalam upaya mengatasi kemacetan sebab 60% arus barang yang keluar masuk di Pelabuhan Tanjung Priok melintasi Kota Bekasi. Keberadaan jalur khusus angkutan barang merupakan sesuatu yang mendesak. Pemisahan jalur angkutan orang dan logistik diperlukan agar kepentingan keduanya tidak terganggu. Ini juga penting agar jalan dibangun sesuai dengan keperluannya, sehingga tak mengurangi umur idealnya.

Dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ), penataan angkutan barang menjadi salah satu tugas yang diemban BPTJ. Ada tiga tugas seputar angkutan barang dalam RITJ, yaitu terkait jalur transportasi, pembangunan dan pengembangan terminal barang, serta pengawasan angkutan barang<sup>8</sup>.

Sebagai langkah jangka pendek, BPTJ telah melakukan pembatasan terhadap berbagai jenis angkutan barang dalam paket kebijakan ganjil genap. Pembatasan dilakukan terhadap angkutan barang sumbu tiga ke atas, atau kendaraan golongan III, IV, dan V. Agar tak mengganggu aktivitas masyarakat, pembatasan terhadap angkutan barang berlaku pada jam sibuk berangkat kerja, yaitu pukul 06.00-09.00 WIB. Selain itu, BPTJ juga telah merelokasi garasi truk kontainer dan depo penyimpanan kontainer kosong sebelum digunakan lagi. Karena selama

---

<sup>5</sup> Badan Pusat Statistik Kabupaten Bekasi (2023). *Kabupaten Bekasi dalam Angka (Bekasi Regency in Figures) 2023*, <https://bekasikab.bps.go.id>

<sup>6</sup> Info Bekasi (2023). *Pesatnya Pertumbuhan Kota Bekasi Berimbas Pada Kemacetan Lalu Lintas*, <https://infobekasi.co.id/2023/05/16/pesatnya-pertumbuhan-kota-bekasi-berimbas-pada-kemacetan-lalu-lintas> (diakses pada 9 Juli 2023)

<sup>7</sup> eyecllick.bekasikota.go.id (2019). *Bekasi Macet, Dishub: Kapasitas Jalan dan Kendaraan Tak Sebanding* <https://eyecllick.bekasikota.go.id/blogs/umum/bekasi-macet-dishub-kapasitas-jalan-dan-kendaraan-tak-sebanding> (diakses 9 Juli 2023)

<sup>8</sup> Republik Indonesia (2018), Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek

ini banyak truk-truk kosong yang hilir mudik di jalanan untuk mendapatkan muatan barang telah berdampak pada kemacetan.

Dalam kajian Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), truk-truk angkutan barang memiliki andil besar terhadap kerusakan jalan. Truk-truk yang kerap kali berada dalam kondisi *overdimensionoverload* atau ODOL, mengurangi sepertiga umur ideal sebuah jalan. Jika sebuah jalan didesain agar dapat digunakan selama 10 tahun, truk-truk ODOL membuat jalan tersebut hanya dapat bertahan selama tiga tahun saja<sup>9</sup>.

Selain tak dapat melaju kencang karena ukurannya yang besar, truk-truk angkutan barang juga kerap kali kelebihan dimensi dan muatan atau *overdimensionoverload* alias ODOL, sehingga bergerak semakin lamban dan menghalangi kendaraan lain. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 70% angkutan barang yang lalu lalang di jalanan mengalami kelebihan dimensi atau muatan. Truk-truk itu melakukan distribusi barang untuk keperluan ekspor, impor, maupun pengiriman domestik. Karena tak ada jalur khusus angkutan barang, truk-truk tersebut menggunakan jalan sama yang dipakai kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Padahal kendaraan angkutan barang pada umumnya memiliki ukuran besar, melebihi panjang 12 meter dan lebar 2,5 meter.

Setiap tahunnya, aktivitas truk dengan kondisi ODOL bisa merugikan negara hingga Rp 43 triliun. Menurut Djoko Setijowarno aktivitas truk ODOL ini bisa masuk dalam kategori korupsi karena menyebabkan jalan negara rusak sehingga menggerus APBN hingga Rp 43 triliun setiap tahunnya<sup>10</sup>.

Truk-truk angkutan barang dalam kondisi ODOL dinilai sangat merugikan pemerintah dan masyarakat khususnya para pengguna jalan. Dampak ODOL selain membuat kerusakan jalan, juga membuat kerusakan infrastruktur lainnya seperti jembatan, dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan yang melibatkan truk ODOL atau kelebihan muatan dan dimensi juga sudah banyak terjadi di wilayah Bekasi. Bahkan di antaranya sampai mengakibatkan banyak korban jiwa, dan juga kerugian materiil yang tidak sedikit. Salah satunya adalah kecelakaan maut yang terjadi di Jalan Sultan Agung Bekasi Barat, Bekasi, Jawa Barat, yang disebabkan oleh truk trailer ODOL. KNKT sudah mengecek daya muat truk tersebut yang hanya bisa mengangkut beban seberat 35 ton saja. Sementara saat kejadian truk tersebut mengangkut muatan seberat 55 ton<sup>11</sup>.

Di wilayah Kabupaten Bekasi tercatat ada beberapa pelabuhan seperti pelabuhan Muara Gembong dan Tarumajaya, namun pemilihan modatransportasi dalam pengangkutan barang dari dan ke Bekasi sering didominasi dengan penggunaan moda transportasi darat yaitu menggunakan truk. Jika menggunakan modatransportasi laut nantinya pengangkutan barang dari pelabuhan itu sendiri juga harus dilanjutkan atau dialihkan dengan menggunakan moda transportasi darat agar barang tersebut bisa sampai di tujuan. Selain itu penggunaan moda transportasi udara sebetulnya juga bisa digunakan di wilayah Bekasi dalam hal pengiriman atau pengangkutan karena infrastrukturnya tersedia akan tetapi dari bandara tentunya barang tersebut juga harus diangkut dengan moda transportasi darat, seperti truk-truk angkutan barang.

---

<sup>9</sup> BPTJ (2020). *Strategi BPTJ Mengurai Sengkarut Angkutan Barang* <https://bptj.dephub.go.id/post/read/strategi-bptj-mengurai-sengkarut-angkutan-barang?language=id> (diakses 9 Juli 2023)

<sup>10</sup> Kompas (2023). *Rugikan Negara Triliunan Rupiah, Aktivitas Truk ODOL Bisa Dikategorikan Korupsi* <https://www.kompas.com/properti/read/2023/03/15/160500021/rugikan-negaratriliunan-rupiah-aktivitas-truk-odol-bisa-dikategorikan> (diakses 9 Juli 2023)

<sup>11</sup> Bisnis.com (2022). *KecelakaanTruk di Bekasi, UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jadi Sorotan* <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220902/98/1573336/kecelakaan-truk-di-bekasi-uu-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-jadi-sorotan> (diakses 9 Juli 2023)

Penggunaan jenis moda transportasi angkutan barang di wilayah Bekasi dengan menggunakan truk-truk besar sudah tidak asing lagi ditemui, mengingat wilayah ini memiliki kota industri Cikarang, yang masuk sebagai wilayah industri terbesar di Asia Tenggara. Hampir di setiap sudut di Bekasi terdapat truk-truk yang beroperasi yang tentunya sering memakan banyak badan jalan dan sering menimbulkan kemacetan bahkan mengganggu para pengguna jalan yang lain. Selain itu tidak jarang ditemui jalanan di wilayah Bekasi yang menjadi rusak disebabkan sering dilintasi truk dengan muatan besar ditambah sering ditemui truk angkutan barang dalam kondisi ODOL (*overdimensionoverload*).

Dalam hal penggunaan moda transportasi angkutan barang yang perlu diperhatikan yaitu kapasitas beban angkut (meter kubik atau ton), pengoperasian kendaraan (apakah kontinu atau sering berhenti karena macet), usia kendaraan, tekanan angin ban kendaraan, kondisi jalan (jalan yang dilalui bagus atau berlubang, rata atau banyak tanjakan dan turunan), dan tentunya perilaku pengemudi moda transportasi darat itu sendiri. Jika kapasitas beban yang dibawa melebihi kapasitas maksimum yang diizinkan, serta ditambah dengan kondisi jalan yang tidak rata atau banyak lubangnya, kemudian ditambah dengan sering berhenti atau tidak kontinu saat pengoperasian kendaraan moda transportasi tersebut, dan perilaku pengemudi kendaraan moda transportasi tersebut yang tidak baik, maka hal itu akan membahayakan keselamatan pengemudi itu sendiri dan pengguna jalan lainnya.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Bekasi yang disebabkan truk-truk angkutan barang sejalan dengan masih banyaknya pengemudi angkutan barang yang tidak mengindahkan kapasitas beban angkut, memiliki perilaku yang tidak baik seperti mengemudikan kendaraan dengan agresif (mengemudikan truk dari kecepatan tinggi, kemudian tiba-tiba berhenti mendadak) hal itu yang sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Selain itu juga masih sering ditemui para pengemudi angkutan barang yang sering melakukan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas dalam hal kelengkapan dan kelayakan kendaraan (seperti pelanggaran muatan yang melebihi kapasitas beban angkut, kondisi kendaraan yang tidak dilakukan pengujian dengan baik terlebih dahulu, dan tidak memilikinya surat-surat kendaraan atau surat izin mengemudi bagi pengemudi kendaraan itu sendiri). Pelanggaran yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan barang tersebut sudah diatur secara jelas di dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan merupakan sebuah tindak pidana pelanggaran.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi Nasional, harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan, hal itu juga bermaksud dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Contohnya Kecelakaan tunggal truk terjadi di Jalan Sultan Agung KM 28,5 Kelurahan Kota Baru, Bekasi Barat, Kota Bekasi, pada Rabu tanggal 31agustus2022. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah menginvestigasi terhadap kendaraan truk trailer kecelakaan maut di depan SDN Kota Baru II dan III Bekasi itu. Beberapa fakta-fakta terungkap pada kecelakaan yang menelan korban jiwa hingga 10 orang itu. Adapun empat di antaranya merupakan siswa sekolah tersebut.ada kelebihan muatan lebih dari dua kali lipat yang ditemukan pada truk trailer tersebut. Hal itu, terungkap saat KNKT mewawancarai pegemudi truk. "Lebih daya dua kali dari daya angkutnya. Muatannya besi beton 55 ton, pengemudi cuma bilang disuruh bawa trailer baru, Menurut Wildan, pengemudi hari itu membawa kendaraan yang berbeda dengan ia bawa sewaktu berangkat. "Jadi dia tidak begitu sadar dengan muatannya. Berdasarkan data yang ia himpun, daya motor kendaraan itu tercatat 191 kilowatt. Untuk menghitung muatannya, daya motor dibagi dengan 5,5. Artinya muatan keseluruhan maksimal hanya boleh 34,72 ton. Sementara, berdasarkan struk timbangan yang ditemukan dalam truk tersebut, kendaraan berat keseluruhan tercatat 70,56 ton. Artinya ada kelebihan



muatan hingga 103,22 persen atau lebih dari dua kali lipat. "Ini sudah jauh melampaui dari kemampuan mesin. Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, untuk kendaraan ganda besarnya daya motor dibagi 5,5 untuk menunjukkan berat jumlah yang diperbolehkan. Berat tersebut mencakup berat kendaraan ditambah dengan berat muatan. Pada saat kejadian, truk tersebut berada pada posisi gigi tujuh dengan muatan yang kelebihan berat. hal ini menjelaskan membuat sistem rem tidak akan mampu mengakomodasi energi kinetik yang dihasilkan dan berujung pada kegagalan pengereman."<sup>12</sup>

Pelanggaran terkait angkutan barang dalam kondisi ODOL diatur dalam pengawasan angkutan barang Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 169 yang menyebutkan:

1. Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi, dan kelas jalan.
2. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan barang.

Sedangkan aturan terkait pidana terdapat pada Undang-Undang No22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pada pasal 307 yang menyebutkan :

“setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 169 ayat (1) dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.

Perusahaan angkutan barang dari truk-truk ODOL itu juga tidak luput dari permasalahan yang timbul akibat kesalahan pengemudi angkutan barang yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain. Sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengangkutan barang sudah semestinya bertanggung jawab untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dengan aman dan selamat tanpa menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan yang lain. Artinya perusahaan angkutan barang juga seharusnya bertanggung jawab terhadap kesalahan pengemudi yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain saat pengangkutan barang tersebut ke tangan penerima. Serta apabila dalam pengangkutan barang tersebut menimbulkan kerugian terhadap keselamatan pengguna jalan yang lain, misalnya beban angkut di atas kapasitas angkutan atau ODOL, atau menimbulkan terjadinya kecelakaan dan kerusakan fasilitas jalan dalam pengirimannya, maka hal ini juga menjadi tanggung jawab pidana perusahaan angkutan barang. Yaitu pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada perusahaan angkutan barang karena perbuatan pidana pengemudi, dimana dalam hal ini terdapatnya delik *vicariousliability* yang mensyaratkan adanya hubungan antara buruh dan majikan.<sup>13</sup>

Doktrin *vicariousliability* dalam sistem hukum Indonesia lebih dikenal sebagai pertanggung jawaban pengganti atau dikenal juga dengan pertanggung jawaban korporasi. Doktrin ini telah diakomodir dan dirumuskan di dalam Pasal 38 ayat (2) Konsep KUHP 2008, yang berbunyi “Dalam hal ditentukan oleh Undang-Undang, setiap orang dapat dipertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan oleh orang lain”. Dalam konteks korporasi, doktrin *vicariousliability* menetapkan apabila seseorang agen atau pekerja korporasi bertindak dalam lingkup pekerjaannya dan dengan maksud untuk menguntungkan korporasi, melakukan suatu kejahatan, maka tanggung jawab pidananya dapat dibebankan kepada perusahaan dengan tidak perlu mempertimbangkan apakah perusahaan tersebut secara nyata

---

<sup>12</sup> <https://megapolitan.kompas.com/read/2022/09/03/06000081/fakta-fakta-investigasi-knkt-soal-kecelakaan-truk-maut-di-bekasi-sopir?page=all>, di akses pada 11 Februari 2024

<sup>13</sup> Moeljatno, *Azas-azas Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara, 1987. hlm. 165

memperoleh keuntungan atau tidak, atau apakah aktivitas tersebut telah dilarang oleh perusahaan atau tidak.<sup>14</sup>

Masalah yang kemudian timbul ialah bagaimana tanggung jawab pidana pengemudi dan perusahaan angkutan barang jika dalam pengangkutan barang menimbulkan kerugian bagi keselamatan pengguna jalan lain, dimana bila terjadi kecelakaan lalu lintas akibat tidak dilaksanakannya secara maksimal ketentuan Pasal 169 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, pertanggungjawaban hukum hanya dilimpahkan pada pengemudi kendaraan angkutan barang, dan bukan kepada perusahaan selaku pemilik kendaraan angkutan maupun selaku penanggungjawab.

## Metodologi

### Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode Penelitian Jenis Hukum Yuridis Normatif yaitu penelitian hukum yang menekankan pada data sekunder dalam penelitian dan mengkaji asas-asas, hukum positif yang berasal dari data kepustakaan.<sup>15</sup>

### Pendekatan Penelitian

Adapun pendekatan penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini diantaranya adalah :

- a. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang dibahas.
- b. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*) adalah pendekatan dalam penelitian hukum yang memberikan sudut pandang analisa penyelesaian permasalahan dalam penelitian hukum dilihat dari aspek konsep-konsep hukum yang melatarbelakanginya, atau bahkan dapat dilihat dari nilai-nilai yang terkandung dalam penormaan sebuah peraturan kaitannya dengan konsep-konsep yang digunakan.
- c. Pendekatan Analitis (*Analytical Approach*) adalah analisis terhadap bahan hukum untuk mengetahui makna yang dikandung oleh istilah-istilah yang digunakan dalam peraturan perundang-undangan secara konseptual, sekaligus mengetahui penerapannya dalam praktik-praktik dan keputusan-keputusan hukum.
- d. Pendekatan kasus (*case approach*), dimana pendekatan Kasus (*Case Approach*) adalah pendekatan dalam penelitian hukum normatif yang peneliti mencoba membangun argumentasi hukum dalam perspektif kasus konkrit yang terjadi dilapangan

### Sumber Bahan Hukum

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan data sekunder dalam penelitian. Data sekunder merupakan data kepustakaan yang di dalamnya mengandung bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Adapun data sekunder pada penelitian ini terdiri dari :

- a. Bahan Hukum Primer
  - 1) Undang-Undang Dasar 1945
  - 2) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
  - 3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

---

<sup>14</sup> Kepaniteraan Mahkamah Agung (2021). *Vicarious Liability*, URL: <https://kepaniteraan.mahkamahagung.go.id/glosarium-hukum/1895-vicarious-liability> (diakses pada 11 Juli 2023)

<sup>15</sup>Mukti Fajar ND, *Dualisme Penelitian Hukum*, Pustaka Pelajar : Yogyakarta, 2013. hlm. 23

- 4) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Asas Penyelenggaraan Kekuasaan Kehakiman.
- 5) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perlindungan Saksi dan Korban,
- 6) SEMA Nomor 4 Tahun 2011 tentang Perlakuan bagi Pelapor Tindak Pidana (*Whistleblower*) dan Saksi Pelaku Yang Bekerjasama (*Justice Collaborator*)

b. Bahan Hukum Sekunder

Terdiri dari doktrin-doktrin yang dituangkan melalui buku-buku yang membahas mengenai teori kepastian hukum, jual beli, Pejabat Pembuat Akta Tanah, Akta Jual Beli, dan Peralihan Hak Atas Tanah.

c. Bahan Hukum Tersier

Terdiri dari jurnal-jurnal penelitian yang menjelaskan mengenai masalah penerapan *justice collaborator* pada perkara pembunuhan berencana.

### Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan-bahan hukum dilakukan dengan cara mengidentifikasi dan menginventarisasi aturan hukum positif, meneliti bahan pustaka (buku, jurnal ilmiah, laporan hasil penelitian), dan sumber-sumber bahan hukum lainnya yang relevan dengan permasalahan hukum yang dikaji. Bahan-bahan hukum yang sudah terkumpul, selanjutnya klasifikasi, diseleksi dan dipastikan tidak bertentangan satu sama lain, untuk memudahkan analisis dan konstruksi.

### Teknik Analisis Bahan Hukum

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis kualitatif, yaitu berupa interpretasi mendalam tentang tentang bahan-bahan hukum sebagaimana lazimnya penelitian hukum normatif.

## Hasil dan Pembahasan

### A. PENERAPAN SANKSI PENGEMUDI ANGKUTAN BARANG YANG BERSPEKIFIKASI ODOL YANG MENGANCAM KESELAMATAN PENGGUNA JALAN LAIN DI WILAYAH BEKASI

Dalam perkembangan saat ini di Indonesia, *Justice Collaborator* mendapat perhatian serius, karena peran kunci mereka dalam “membuka” tabir gelap tindak pidana tertentu yang sulit diungkap oleh penegak hukum. *Justice collaborator* diartikan sebagai saksi pelaku suatu tindak pidana yang bersedia membantu atau bekerja sama dengan penegak hukum. Dengan demikian, kedudukan *justice collaborator* merupakan saksi sekaligus sebagai tersangka yang harus memberikan keterangan dalam persidangan.

Perbuatan pidana tidak hanya menunjuk kepada dilarang dan diancamnya perbuatan dengan suatu pidana. Apakah orang yang melakukan perbuatan kemudian juga dijatuhi pidana, sebagaimana telah diancamkan, ini tergantung dari soal apakah dalam melakukan perbuatan ini seseorang mempunyai kesalahan. Sebab asas dalam pertanggungjawaban dalam hukum pidana ialah tidak dipidana jika tidak ada kesalahan (*geenstraf zonder schuld, actus non facit reum nisi mens sit rea*). Asas ini tidak tersebut dalam hukum tertulis tapi dalam hukum yang tidak tertulis yang juga di Indonesia berlaku. Hukum pidana fiskal tidak memakai kesalahan. Di sana kalau orang telah melanggar ketentuan, dia diberi pidana denda atau rampas<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup>*Ibid.*,



Sebagai unsur pokok dari suatu tindak pidana harus ada suatu akibat tertentu dari perbuatan si pelaku berupa kerugian atas kepentingan orang lain, menandakan keharusan ada hubungan sebab akibat (*causaalvervand*) antara perbuatan si pelaku dan kerugian kepentingan tertentu. Maka, diantara para sarjana hukum selalu ada pembahasan yang mendalam tentang sebab-akibat (kausalitas) pada umumnya, di bidang hukum pada khususnya, termasuk bidang hukum perdata dalam hal perbuatan melanggar hukum (*onrechmatigedaad*).<sup>17</sup>

Suatu perbuatan yang telah memenuhi atau mencocoki unsur-unsur yang dirumuskan sebagai tindak pidana, belum cukup bagi hakim untuk menjatuhkan pidana kepada si pelakunya, kecuali si pelaku telah memenuhi syarat-syarat tertentu untuk disebut mempunyai kesalahan. Oleh karenanya, bilamana si pelaku dimintai pertanggungjawaban atas tindak pidana yang dilakukan terlebih dahulu harus dikoreksi keadaan jiwanya, apabila dirinya dapat disalahkan, maka dirinya harus mempertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan.<sup>18</sup>

Berkaitan dengan permasalahan kendaraan angkutan yang *Over Dimension* dan *Over Loading*, pemerintah di Indonesia, sejatinya menetapkan program yang disepakati oleh pemerintah pusat dan daerah terkait program bebas ODOL untuk diterapkan di tahun 2023 yang kemudian disahkan berdasarkan surat Menteri perindustrian nomor 872/M-IND/12/2019, meskipun perihal Kebijakan zero ODOL tersebut, mengalami pemunduran jadwal 2 tahun dari kebijakan zero ODOL 2021 menjadi 2023.

Disatu sisi kecelakaan adalah suatu kejadian yang sangat kompleks, karena bisa memiliki banyak sekali faktor penyebab, suatu kecelakaan lalu lintas bisa berasal dari manusia, mesin atau kendaraan, jalanan, dan lingkungan. Faktor manusia dipengaruhi oleh pengemudi, penumpang, pemakaian jalan, faktor kendaraan dipengaruhi oleh kendaraan tidak bermotor, kendaraan bermotor. Faktor jalanan dipengaruhi oleh kebaikan jalan, sarana jalan dan faktor lingkungan dipengaruhi oleh cuaca dan geografi. Kecelakaan lalu lintas adalah kegagalan kinerja satu atau lebih komponen pengendara yang mengakibatkan kematian, luka berat, dan/atau kerusakan harta benda. Kecelakaan jalan dan jalan biasa dapat dikategorikan sedikitnya ke dalam empat kategori antara lain kecelakaan beruntun, kecelakaan tunggal, kecelakaan pedestrian dan kecelakaan benda diam.<sup>19</sup>

Disatu sisi pengaturan berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas sendiri diatur pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan dimana pengeritan mengenai kecelakaan lalu lintas sendiri pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan dijelaskan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian tak terduga dan tidak disengaja dimana melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia/atau kerugian harta benda. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga yaitu, akibat faktor manusia; faktor kendaraan; dan faktor kondisi jalan dan lingkungan.<sup>20</sup>

Dari penjelasan sebelumnya diketahui penyebab kecelakaan lalu lintas pada dasarnya dapat diakibatkan dari adanya beberapa kondisi, diantaranya:<sup>21</sup>

- a. Ban Pecah adalah suatu keadaan dimana terdapat lubang pada ban yang disebabkan oleh paku, batu tajam, dan lain sebagainya.

---

<sup>17</sup>Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung: Eresco, 1989. hlm. 61

<sup>18</sup>Moeljanto, *Op. Cit.*, hlm. 165-166

<sup>19</sup>Riza Rizky Fauzi, *Hukum Pengangkutan Barang, Op. Cit.*, hlm. 52

<sup>20</sup>Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Transportasi Angkutan Umum dan Barang, Op. Cit.*, hlm. 173

<sup>21</sup>Dwi Prasetyanto, *Hukum Keselamatan Lalu Lintas Infrastruktur Jalan*, Bandung : Penerbit Itenas,

- b. Slip adalah lepasnya kontak antara permukaan jalan dengan roda kendaraan atau saat melakukan pengereman roda kendaraan membloir sehingga pengemudi tidak bisa mengendalikan kendaraan.
- c. Rem Blong adalah suatu keadaan dimana pada waktu pedal dipijak, pedal rem menyentuh rantai kendaraan, meskipun telah diusahakan memompa pedal rem tetapi keadaan tersebut tidak berubah dan rem tetap tidak bekerja.
- d. Kerusakan Mesin adalah kondisi mesin kendaraan kurang perawatan rutin akibat penggunaan berkala sehingga terjadi kerusakan pada mesin kendaraan.
- e. Kerusakan Mekanis adalah kondisi mobil yang sudah berusia sangat tua sehingga mengalami penurunan kondisi.
- f. Kendaraan Berhenti atau mogok adalah kondisi dimana kendaraan tiba-tiba berhenti dan sulit dinyalakan kembali.
- g. Ban gundul dan muatan berlebih menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas faktor kendaraan
- h. Kendaraan dengan muatan berlebih atau *over dimension over loading* (ODOL) yang mengakhibatkan kendaraan sulit dikendalikan dalam situasi tertentu.

Dalam perkembangan saat ini di Indonesia, Justice Collaborator mendapat perhatian serius, karena peran kunci mereka dalam “membuka” tabir gelap tindak pidana tertentu yang sulit diungkap oleh penegak hukum. *Justice collaborator* diartikan sebagai saksi pelaku suatu tindak pidana yang bersedia membantu atau bekerja sama dengan penegak hukum. Dengan demikian, kedudukan *justice collaborator* merupakan saksi sekaligus sebagai tersangka yang harus memberikan keterangan dalam persidangan.

Keberadaan kendaraan dengan muatan berlebih atau *over dimension over loading* (ODOL) dinilai menjadi salah satu potret permasalahan utama yang ada di sektor angkutan barang di Tanah Air. Pemakaian kendaraan jenis ODOL untuk pengangkutan barang di jalan raya menyebabkan dampak permasalahan sektor transportasi serta menimbulkan berbagai kerugian, mulai dari kecelakaan lalu lintas hingga kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan. Truk yang kelebihan muatan menyebabkan kerusakan jalan dan dapat mengurangi umur jalan secara signifikan yang berujung pada meningkatnya biaya perbaikan jalan. Setiap tahun negara harus mengeluarkan biaya 43 triliun untuk memperbaiki jalan yang rusak akibat truk obesitas. Kelebihan muatan berdasarkan penelitian yang dilakukan bisa mengurangi sepertiga umur jalan kalau misalnya desain jalan itu 10 tahun, karena adanya ODOL umur jalan menjadi hanya tiga tahun. Dampak kerusakan yang ditimbulkan ODOL juga tidak sepele mulai dari kerusakan jalan, patahnya jembatan, hingga kecelakaan truk (pada siang atau malam hari). Permasalahan akibat ODOL lainnya yakni menurunnya kualitas pelayanan transportasi akibat terjadinya perlambatan laju kendaraan karena penurunan kecepatan, meningkatnya biaya operasional karena waktu tempuh perjalanan menjadi lama dan kendaraan cepat rusak, serta masalah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian material.

Dalam praktiknya sendiri diwilayah Kota Bekasi, masalah kendaraan angkutan barang yang berspesifikasi ODOL (*Over Dimension* dan *Over Loading*) cukup banyak terjadi, dimana berdasarkan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Dinas Perhubungan Darat Tahun 2023, diketahui pelanggaran terhadap kendaraan angkutan barang yang berspesifikasi ODOL (*Over Dimension* dan *Over Loading*), dapat dilihat pada tabel berikut di bawah ini :

Tabel 3.1.  
Pelanggaran ODOL Di Kota Bekasi Tahun 2020-2023

Tahun	langgaran Kendaraan Over Dimension	elanggaran Kendaraan Over Loading
2020	35	55
2021	82	26
2022	100	55

	2023	123	57
--	------	-----	----

Sumber : Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Dinas Perhubungan Darat Kota Bekasi Tahun 2023

Kondisi tersebut di atas menunjukkan bahwa program zero ODOL, diwilayah kota Bekasi masih jauh dari ideal, karena semakin meningkatnya pelanggaran ODOL di Kota Bekasi, terlebih lagi tidak jarang permasalahan ODOL juga sampai mengakibatkan kecelakaan lalu lintas bahkan sampai mengakibatkan kehilangan nyawa, sebagaimana dapat dilihat pada Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Dinas Perhubungan Darat Tahun 2023, berikut di bawah ini :

**Tabel 3.2.**  
**Kecelakaan Akibat ODOL Selama Tahun 2020-2023**

	un	umlah Kecelakaan Akibat ODOL	lah Korban Meninggal dunia
	0		
	1		
	2		
	3		

Sumber : Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Dinas Perhubungan Darat Kota Bekasi Tahun 2023

Pada bab sebelumnya, diketahui bahwa pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi angkutan barang yang berspesifikasi ODOL (*Over Dimension* dan *Over Loading*), sejatinya memiliki pengaturan pada ketentuan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas, yang pada intinya menyatakan “setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 169 ayat (1) dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.

Contoh paling konkrit adalah terjadinya kecelakaan akibat truk kontainer yang *Over Dimension* dan *Over Loading* pada tahun 2022 yang menabrak sekumpulan anak SD di Jalan Sultan Agung KM 28,5 Kelurahan Kota Baru, Kecamatan Bekasi Barat, Kota Bekasi, yang diketahui permasalahan tersebut disebabkan adanya human eror yang dialami pengemudi diakibatkan terjadinya kelebihan muatan pada truk kontainer yang dibawa.

Permasalahan serupa juga terjadi pada kecelakaan beruntun yang melibatkan truk ODOL dengan beberapa mobil pribadi pada 2023, ternyata Kecelakaan itu disebabkan lantaran sopir truk berusia 18 tahun berkendara secara ugal-ugalan hingga menabrak sejumlah kendaraan. Sebelum kecelakaan beruntun terjadi, truk merah yang dikemudikan pria berusia 18 tahun itu diketahui terlibat senggolan dengan mobil Mitsubishi Xpander Cross dan Honda Brio.

Namun dari dua contoh tersebut permasalahan pertanggungjawaban pengemudi baik secara pidana maupun secara perdata terhadap keluarga korban sama sekali tidak diketahui, maupun belum diputus secara pidana maupun adanya itikad baik dari pengemudi maupun pemilik kendaraan untuk bertanggungjawab kepada pihak korban.

Permasalahan penerapan pertanggungjawaban pengemudi angkutan barang yang berspesifikasi ODOL (*Over Dimension* dan *Over Loading*) juga dapat dilihat pada contoh perkara yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, yang diketahui, pada perkara putusan nomor 127/Pid.Sus/2021/PN PDG, yang diketahui pada perkara tersebut terdakwa selaku pemilik kendaraan yang *Over Dimension*, dan *Over loading*, hanya dijatuhi hukuman pidana denda sebesar Rp.8.000.000,- dengan subsidi 1 bulan kurungan apabila tidak sanggup membayar, tanpa adanya sanksi lain yang dapat memberikan efek jera kepada terdakwa.

Kemudian pada perkara putusan nomor 14/Pid.Sus/2023/PN.JBG yang diketahui pada perkara tersebut terdakwa kemudian dinyatakan bersalah melakukan tindak pidana mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam pasal Pasal 310 ayat (4) UU NO. 22 TAHUN 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan dihukum pidana dengan pidana penjara selama 2 (dua) Tahun dan 6 (enam) bulan. Bahkan terdapat adanya indikasi menutupi permasalahan kendaraan yang *Over Dimension*, dan *Over loading*, serta terhadap pemilik kendaraan dalam hal ini Perusahaan PT.Lentera Express Bhuana, yang diketahui pembedaan hanya dijatuhi terhadap terdakwa sebagai supir, namun permasalahan kendaraan yang *Over Dimension*, dan *Over loading* seakan berusaha ditutupi. Diketahui pula bahwa PT.Lentera Express Bhuana, hanya memberikan ganti rugi berupa santunan uang kepada keluarga korban sebesar Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah) dan beras sebanyak 25 Kg serta gula. Sehingga kondisi tersebut tentunya tidak memberikan efek jera kepada perusahaan yang melakukan pelanggaran *Over Dimension*, dan *Over loading* terhadap kendaraan angkutan barang.

Selanjutnya pada perkara putusan nomor 67/Pid.Sus/2019 /PN.Sak penerapan sanksi maupun pertanggungjawaban terhadap kendaraan yang *Over Dimension*, dan *Over loading* mengalami kejanggalan, dimana diketahui pada perkara tersebut terdapat beberapa hal yang perlu disoroti, yang diketahui bahwa:

- a. Terdakwa membawa truk yang kelebihan muatan berdasarkan hasil pemeriksaan Anggota Polsek Koto Gasib yang sebelumnya telah mendapat info.
- b. Terdakwa membawa truk jenis merk Mitsubishi Cold Diesel 120 PS, warna kuning hijau dengan nomor polisi BM 9484 LD sebanyak 1 (satu) unit, dengan isi muatan Bawang merah, yang telah dilapisi barang-barang bekas.
- c. Terdakwa membawa truk yang *Over Dimension*, dan *Over loading* tersebut atas perintah Putra Atilla selaku pemilik gudang penampungan barang bekas dengan upah Rp. 600.000.
- d. Pada perkara ini hakim dan jaksa mengabaikan seluruh fakta tersebut di atas, dan mengutamakan mempidanakan terdakwa dengan dakwaan tindak pidana dengan Sengaja Membawa Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina Tidak Dilengkapi Dengan Sertifikat Kesehatan Kedalam Wilayah Indonesia berdasarkan Pasal 31 ayat (1) jo pasal 5 UU RI No. 16 tahun 1992 tentang Karantina hewan, Ikan dan Tumbuhan, sehingga permasalahan truk yang *Over Dimension*, dan *Over loading* tersebut, dan pertanggungjawaban pemilik truk dan gudang tersebut diabaikan dan tidak menerima hukuman apapun.

Dari uraian tersebut diketahui penerapan sanksi pengemudi angkutan barang yang berspesifikasi ODOL yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain di wilayah Bekasi, bila hanya berkaitan dengan permasalahan kendaraan angkutan barang yang *Over Dimension*, dan *Over loading*, pada dasarnya penerapan sanksi pengemudi hanya berupa tilang dan denda, sedangkan bila sampai mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, penerapan sanksi terhadap pengemudi yang membawa kendaraan angkutan barang yang berspesifikasi *Over Dimension*, dan *Over loading* bisa dikenakan sanksi pidana penjara dan denda, namun dalam praktiknya sendiri, diketahui sanksi yang diberikan kepada pengemudi pada dasarnya baik denda maupun pidana penjara tidak memberikan efek jera, karena hakim hanya mengenakan sanksi minimum terhadap para pelakunya, bahkan cenderung menutupi problematika kendaraan angkutan barang yang

berspesifikasi Over Dimension, dan Over loading, dan hanya memfokuskan pada permasalahan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian.

## **B. Pertanggungjawaban Pidana Vicariousliability Pengemudi Dan Pengusaha Yang Melakukan Pelanggaran Terhadap Angkutan Barang Dengan Spesifikasi ODOL**

Seringkali suatu tindak pidana melibatkan peran korporasi, dimana tindak pidana tersebut dilakukan dalam lingkup kerja korporasi dan bertujuan untuk menguntungkan korporasi. Pada dasarnya, tindak pidana (*crime*) dapat diidentifikasi dengan timbulnya kerugian (*harm*) yang kemudian menimbulkan suatu pertanggung jawaban pidana (*criminal liability*).<sup>30</sup> Sama halnya dengan konsep tindak pidana tersebut, dan pertanggung jawaban pidana korporasi juga pada dasarnya lahir karena adanya suatu perbuatan pidana yang dilakukan oleh korporasi<sup>31</sup>, dan perbuatan tersebut menimbulkan kerugian bagi orang lain. Tak heran, konsep pertanggung jawaban pidana korporasi menjadi pembahasan dan diskusi diantara para ahli hukum, tak hanya nasional, tapi juga mancanegara. Guna menanggulangi permasalahan tersebut, berbagai negara telah mengambil kebijakan untuk mempidana korporasi, dan tak hanya orang-perorangan.<sup>22</sup>

Secara umum, sebagaimana telah disinggung sebelumnya bahwa suatu tindak pidana amat terkait dengan kerugian yang ditimbulkan. Khususnya tindak pidana korporasi itu sendiri yang juga telah membuat kerugian diberbagai sektor, antara lain;<sup>23</sup>

### a. Kerugian di bidang ekonomi

Banyak kasus menunjukkan bahwa kerugian dari tindak pidana korporasi menyebabkan terjadinya kerugian ekonomi yang berskala amat besar jika dibandingkan dengan kerugian yang disebabkan oleh kejahatan biasa. Secara spesifik dalam kasus-kasus korupsi, secara garis besar korupsi yang melibatkan korporasi pada umumnya memiliki jumlah yang lebih besar ketimbang subjek hukum manusia.

### b. Kerugian di bidang kesehatan dan keselamatan jiwa

Mengutip Gilbert Geis, Kristian menjelaskan bahwa setiap tahun, korporasi bertanggungjawab terhadap kasus-kasus yang menyebabkan ribuan kematian dan cacat tubuh yang terjadi di seluruh dunia. Tindak pidana yang dilakukan oleh Korporasi juga mengakibatkan resiko kematian dan cacat. Adapun kejahatan-kejahatan tersebut dapat diakibatkan baik oleh produk yang dihasilkan oleh korporasi maupun dalam proses produksi, sehingga masyarakat luas menjadi korban, khususnya para konsumen dan buruh yang bekerja pada korporasi tersebut.

### c. Kerugian di bidang sosial dan moral

Disamping kerugian ekonomi, kesehatan dan jiwa, kerugian yang juga muncul sebagai akibat kejahatan korporasi adalah kerugian di bidang sosial dan moral. Suatu kejahatan korporasi juga menimbulkan kerusakan kepercayaan masyarakat terhadap perilaku bisnis. Mengutip *The President's Commission on Law Enforcement and Administration of Justice*, Kristian menyatakan bahwa kejahatan korporasi merupakan kejahatan yang paling penting mencemaskan bukan saja karena kerugiannya yang sangat besar, akan tetapi akibat yang merusak terhadap ukuran-ukuran moral perilaku bisnis orang Amerika. Kejahatan bisnis (korporasi) merongrong kepercayaan publik terhadap sistem bisnis, sebab kejahatan demikian diintegrasikan ke dalam struktur bisnis yang sah (*the structure of legitimate business*).

Bahkan jika dilihat secara umum, kerugian yang ditimbulkan oleh kejahatan korporasi jauh lebih serius dibandingkan dengan kejahatan yang dilakukan oleh natural person. Kejahatan

---

<sup>22</sup> *Ibid.*, hlm. 376

<sup>23</sup> Dijan Widjodwati, dan Halim Darmawan, *Op. Cit.*, hlm. 46



korporasi menimbulkan kerugian finansial yang jauh lebih besar. Sebagai perbandingan, Biro Investigasi Federal (FBI) mengestimasi bahwa kasus pembunuhan terjadi sebanyak 14.000 di Amerika Serikat. Sedangkan korban yang meninggal dunia, baik secara langsung atau tidak langsung disebabkan oleh, tindak pidana yang dilakukan korporasi mencapai 54.000 jiwa. Tak heran, jika banyak negara-negara, termasuk Inggris, yang bahkan membentuk Undang-Undang tentang Pembunuhan oleh Korporasi (*UK Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act*) pada tahun 2007.<sup>35</sup> Ketentuan serupa juga terdapat di Australia, tepatnya di New South Wales, namun dengan frasa ketentuan yang berbeda, yakni Undang-Undang Pembunuhan oleh Perindustri (*Industrial Manslaughter*). Tidak hanya di daratan Eropa dan Australia, negara di Asia juga ada yang memiliki ketentuan serupa, yakni negara Hong Kong. Ketentuan tersebut dapat dilihat di Di sisi lain, meskipun korporasi merupakan suatu entitas atau subjek hukum yang keberadaannya memberikan kontribusi yang besar dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan nasional, namun kerap pula justru korporasi yang melakukan berbagai tindak pidana (*corporate crime*) yang membawa dampak kerugian terhadap negara dan masyarakat. Bahkan, tak jarang pula korporasi dijadikan tempat untuk menyembunyikan harta kekayaan hasil tindak pidana yang tidak tersentuh proses hukum dalam pertanggung jawaban pidana. Karena pentingnya untuk menjerat korporasi, maka semenjak tahun 1955 konsep pertanggung jawaban pidana terhadap korporasi sudah diatur dan diberlakukan di Indonesia. Hal tersebut dapat dilihat pada Undang-Undang Nomor 7 tahun 1955 tentang Pengusutan, Penuntutan, dan Peradilan Tindak Pidana Ekonomi. Semenjak itu, konsep pertanggung jawaban pidana korporasi semakin banyak diatur dalam ketentuan perundang-undangan Indonesia. Hingga saat ini, setidaknya ada lebih dari 100 Undang-Undang yang mengatur tentang pertanggung jawaban pidana korporasi.<sup>24</sup>

Dalam perkembangannya sendiri diketahui, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana telah mengatur terkait hukum formil atau hukum acara untuk mengadili perkara korporasi yang dapat dijadikan landasan hukum bagi penegak hukum untuk memproses dan menjadikan korporasi sebagai terdakwa.

Berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang Undang lama Nomor 14 Tahun 1992, seharusnya dapat membawa perubahan penting dalam tata kehidupan berlalu lintas jalan raya di Indonesia. Namun pada kenyataannya semenjak diberlakukan pada 20 tahun silam tidak berjalan sebagaimana yang dicita-citakan.

Kurangnya pengawasan dan penegakan hukum, khususnya terhadap tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang menyangkut pelanggaran kelebihan dimensi dan kelebihan muatan ( Over dimensi dan over loading ) oleh kendaraan truk-truk barang yang beraviliasi terhadap kebutuhan-kebutuhan kegiatan industry, baik sektor perkebunan, kehutanan, pertambangan dan logistik umum lainnya yang tumbuh semakin pesat di provinsi riau, khususnya di Kota Bekasi.

Faktor penyebab kerusakan jalan yang semakin tinggi tentunya melahirkan banyak permasalahan, mulai dari kecelakaan lalu lintas akibat terganggunya fungsi jalan, menghambat kelancaran lalu lintas, serta yang paling parah adalah merugikan Negara akibat biaya perbaikan infrastruktur jalan setiap tahun semakin meningkat yang menurut data dari kementerian Pekerjaan Umum mencapai angka 43 triliun pertahunnya. Belum lagi dampak buruk yang ditimbulkan akibat lemahnya penegakan hukum terhadap penertiban dan tindakan terhadap pelaku pelanggaran angkutan barang yang overdimensi dan overloading ini mengakibatkan pertumbuhan kendaraan dengan pelanggaran dimensi dan muatan semakin meningkat setiap tahunnya yang diproduksi oleh bengkel-bengkel dan pelaku-pelaku usaha karoseri ilegal yang tumbuh berkembang di provinsi riau dan Kota Bekasi khususnya.

Berdasarkan fakta yang dapat diperoleh penulis melalui metode-metode penelitian yang dilakukan pada objek penelitian, dapat dikatakan bahwa sinergisitas dari aparat kepolisian maupun aparatur dinas perhubungan LLAJ, serta stakeholder yang ada di Kota Bekasi dalam upaya melakukan langkah-langkah preventif dan penindakan pelanggaran dimensi dan muatan terhadap angkutan barang sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-undang No.22 Tahun 2009

---

<sup>24</sup> Andreas N. Marbun, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Op. Cit.*, hlm. 82

Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan, adalah sebagai penyebab utama pelanggaran dimensi dan muatan semakin tidak terkendali dan ironisnya pelanggaran dimensi dan muatan bagi kalangan pelaku-pelaku usaha dan masyarakat adalah sesuatu yang lazim dalam konteks bisnis karena dunia usaha logistik adalah bagian dari urat nadi perekonomian karena menjadi salah satu yang memberi kontribusi besar kepada Negara, baik dari sisi pembangunan perekonomian, tenaga kerja maupun sektor industri otomotif dan usaha turunannya yang berkembang di Kota Bekasi.

Berdasarkan hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan bahwa pelaksanaan Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya di Kota Bekasi dalam hal pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran dimensi dan muatan masih belum efektif dan terkesan tidak berjalan sebagaimana yang di amanatkan dalam Undang-undang untuk mewujudkan lalu lintas yang aman, professional dan terpadu.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh kesimpulan bahwa penerapan kebijakan hukum pidana dari overdimensi dan overloading (ODOL) muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas adalah berdasarkan Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Untuk perkara over dimension yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas hingga mengakibatkan kematian akan dipidanakan menggunakan Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam hal penertiban kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL) hanya dikenai sanksi tilang berdasarkan Pasal 169, Pasal 307, dan Pasal 316 Undang-Undang Lalu Lintas. Kedua, Angka kecelakaan belum dapat ditekan selama kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL) masih terus ada. Upaya penertiban kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL) mengalami beberapa faktor penghambat yakni kurangnya kualitas sumber daya manusia Penyidik Pegawai Negeri Sipil Lalu Lintas Angkutan Jalan, Adanya oknum yang nakal, Keterbatasan sarana dan prasarana, Kesadaran Perusahaan yang rendah, Kurangnya kontrol publik.

Disatu sisi dari uraian sebelumnya diketahui terdapat beberapa contoh perkara kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL) yang telah diperiksa dan di adili oleh pengadilan termasuk kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan kendaraan angkutan barang dengan kondisi overdimensi dan overloading, dimana terdapat beberapa kejanggalan dalam pemeriksaan perkara tersebut diketahui contohnya pada putusan nomor 127/Pid.Sus/2021/PN PDG, yang diketahui pada perkara tersebut terdakwa selaku pemilik kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading, hanya dijatuhi hukuman pidana denda sebesar Rp.8.000.000,- dengan subsidair 1 bulan kurungan apabila tidak sanggup membayar, tanpa adanya sanksi lain yang dapat memberikan efek jera kepada terdakwa.

Kemudian pada perkara putusan nomor 14/Pid.Sus/2023/PN.JBG terdapat adanya indikasi menutupi permasalahan kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading, serta terhadap pemilik kendaraan dalam hal ini Perusahaan PT.Lentera Express Bhuana, yang diketahui pemidanaan hanya dijatuhi terhadap terdakwa sebagai supir, namun permasalahan kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading seakan berusaha ditutupi. Diketahui pula bahwa PT.Lentera Express Bhuana, hanya memberikan ganti rugi berupa santunan uang kepada keluarga korban sebesar Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah) dan beras sebanyak 25 Kg serta gula. Sehingga kondisi tersebut tentunya tidak memberikan efek jera kepada perusahaan yang melakukan pelanggaran Over Dimension, dan Over loading terhadap kendaraan angkutan barang.

Kejanggalan terhadap pemeriksaan perkara kendaraan angkutan barang dengan kondisi overdimensi dan overloading juga terdapat pada perkara putusan nomor 67/Pid.Sus/2019 /PN.Sak penerapan sanksi maupun pertanggungjawaban terhadap kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading mengalami kejanggalan, dimana diketahui pada perkara tersebut terdapat beberapa hal yang perlu disoroti, yang diketahui bahwa:

- a. Terdakwa membawa truk yang kelebihan muatan berdasarkan hasil pemeriksaan Anggota Polsek Koto Gasib yang sebelumnya telah mendapat info.
- b. Terdakwa membawa truk jenis merk Mitsubishi Cold Diesel 120 PS, warna kuning hijau dengan nomor polisi BM 9484 LD sebanyak 1 (satu) unit, dengan isi muatan Bawang merah, yang telah dilapisi barang-barang bekas.

- c. Terdakwa membawa truk yang Over Dimension, dan Over loading tersebut atas perintah Putra Atilla selaku pemilik gudang penampungan barang bekas dengan upah Rp. 600.000.
- d. Pada perkara ini hakim dan jaksa mengabaikan seluruh fakta tersebut di atas, dan mengutamakan mempidanakan terdakwa dengan dakwaan tindak pidana dengan Sengaja Membawa Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina Tidak Dilengkapi Dengan Sertifikat Kesehatan Kedalam Wilayah Indonesia berdasarkan Pasal 31 ayat (1) jo pasal 5 UU RI No. 16 tahun 1992 tentang Karantina hewan, Ikan dan Tumbuhan, sehingga permasalahan truk yang Over Dimension, dan Over loading tersebut, dan pertanggungjawaban pemilik truk dan gudang tersebut diabaikan dan tidak menerima hukuman apapun.

Dari uraian tersebut diatas, dapat diketahui bahwa seharusnya pertanggungjawaban pidana *vicariousliability* pengemudi dan pengusaha yang melakukan pelanggaran terhadap angkutan barang dengan spesifikasi ODOL dapat dilakukan, dan bukan hanya mengedepankan permasalahan kecelakaan lalu lintas akibat kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading, maupun pertanggungjawaban hanya diutamakan terhadap pengemudi, karena diketahui dari contoh kasus sebelumnya bahwa kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading, diakibatkan dari adanya perintah maupun peran langsung dari perusahaan, atau pemilik kendaraan, sehingga pertanggungjawaban pidana pengganti terhadap korporasi, perlu diterapkan terhadap pemilik kendaraan, maupun perusahaan atau korporasi untuk mengurangi bahkan menghapus problematika kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading.

Berdasarkan uraian tersebut di atas maka dapat diketahui bahwa untuk mengurangi pelanggaran kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL) serta mengurangi dampak kecelakaan yang diakibatkan oleh kendaraan tersebut diperlukan aturan yang tegas dari pemerintah dan peran serta dari perusahaan pemilik kendaraan untuk dapat mengikuti aturan dan regulasi yang berlaku dalam pemerintahan dan untuk menekan faktor penghambat dalam hal penerapan kebijakan hukum pidana overdimensi dan overloading (ODOL) muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas, maka harus dilakukan pembenahan. Dari segi pemerintah, harus dilakukan pembenahan dalam setiap stake holder yang berhubungan dengan upaya penertiban kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL), untuk memaksimalkan penegakan hukum terkait kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading.

## **Kesimpulan**

Penerapan sanksi pengemudi angkutan barang yang berspesifikasi ODOL yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain di wilayah Bekasi, bila hanya berkaitan dengan permasalahan kendaraan angkutan barang yang Over Dimension, dan Over loading, pada dasarnya penerapan sanksi pengemudi hanya berupa tilang dan denda, sedangkan bila sampai mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, penerapan sanksi terhadap pengemudi yang membawa kendaraan angkutan barang yang berspesifikasi Over Dimension, dan Over loading bisa dikenakan sanksi pidana penjara dan denda, namun dalam praktiknya sendiri, diketahui sanksi yang diberikan kepada pengemudi pada dasarnya baik denda maupun pidana penjara tidak memberikan efek jera, karena hakim hanya mengenakan sanksi minimum terhadap para pelakunya, bahkan cenderung menutupi problematika kendaraan angkutan barang yang berspesifikasi Over Dimension, dan Over loading, dan hanya memfokuskan pada permasalahan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian.

Pertanggungjawaban pidana *vicariousliability* pengemudi dan pengusaha yang melakukan pelanggaran terhadap angkutan barang dengan spesifikasi ODOL seharusnya dapat dilakukan, dan bukan hanya mengedepankan permasalahan kecelakaan lalu lintas akibat kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading, maupun pertanggungjawaban hanya diutamakan terhadap pengemudi, karena diketahui dari contoh kasus sebelumnya bahwa kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading, diakibatkan dari adanya perintah maupun peran langsung dari perusahaan, atau pemilik kendaraan, sehingga pertanggungjawaban pidana pengganti terhadap korporasi, perlu diterapkan terhadap pemilik kendaraan, maupun perusahaan atau korporasi

untuk mengurangi bahkan menghapus problematika kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading.

## **Saran**

Disarankan untuk mengurangi pelanggaran kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL) serta mengurangi dampak kecelakaan yang diakibatkan oleh kendaraan tersebut diperlukan aturan yang tegas dari pemerintah dan peran serta dari perusahaan pemilik kendaraan untuk dapat mengikuti aturan dan regulasi yang berlaku dalam pemerintahan dan untuk menekan faktor penghambat dalam hal penerapan kebijakan hukum pidana overdimensi dan overloading (ODOL) muatan kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas, maka harus dilakukan pembenahan. Dari segi pemerintah, harus dilakukan pembenahan dalam setiap stake holder yang berhubungan dengan upaya penertiban kendaraan overdimensi dan overloading (ODOL), untuk memaksimalkan penegakan hukum terkait kendaraan yang Over Dimension, dan Over loading.

Disarankan kedepannya dalam pembentukan, maupun penerapan sanksi pidana, baik kepada pengemudi maupun kepada pemilik kendaraan, perusahaan atau korporasi yang diketahui memiliki peran serta yang mengakibatkan kendaraan menjadi over dimension dan over loading yang berbahaya bagi keselamatan, maupun berpotensi mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sampai dengan merusak infrastruktur, diperlukan pemberian sanksi yang tegas, baik sanksi pidana denda dan penjara, sanksi perdata dalam bentuk ganti rugi, sampai dengan administrasi berupa pencabutan izin sementara, sampai pencabutan izin tetap perusahaan yang diketahui melanggar ketentuan over dimension dan over loading, sehingga sanksi tersebut dapat memberikan efek jera, maupun edukasi dan pencegahan terhadap potensi pelanggaran kendaraan angkutan yang over dimension dan over loading.

## **REFERENCES**

### **A. Peraturan Perundang-Undangan**

Republik Indonesia, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Republik Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Republik Indonesia, Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek

### **B. Buku-Buku**

Dijan Widjodwati, dan Halim Darmawan, *Pembaharuan Hukum Pidana Pada Tindak Pidana Korupsi*, Malang : Literasi Nusantara Abadi, 2022.

Dwi Prasetyanto, *Hukum Keselamatan Lalu Lintas Infrastruktur Jalan*, Bandung : Penerbit Itenas, 2020.

Marbun, Andreas N., *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Jakarta : Mappi FHUII Press, 2023.

Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Transportasi Angkutan Umum dan Barang*, Bandung : Rajawali Press, 2020.

Moelino, Anton M. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cetakan ke-6, , Jakarta: Balai Pustaka, 2003.

Moeljatno, *Azas-azas Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara, 1987.

Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991

Mukti Fajar ND, *Dualisme Penelitian Hukum*, Pustaka Pelajar : Yogyakarta, 2013.

Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung: Eresco, 1989.

Riza Rizky Fauzi, *Hukum Pengangkutan Barang*, Surakarta : Muhammdiyah Press, 2010.

### **C. Jurnal dan Artikel**

Badan Pusat Statistik Kota Bekasi (2023). *Kota Bekasi dalam Angka (Bekasi Municipality in Figures) 2023*, <https://bekasikota.bps.go.id>.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Bekasi (2023). *Kabupaten Bekasi dalam Angka (Bekasi Regency in Figures) 2023*, <https://bekasikab.bps.go.id>

Bisnis.com (2022). *Kecelakaan Truk di Bekasi, UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jadi Sorotan* <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220902/98/1573336/kecelakaan-truk-di-bekasi-uu-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-jadi-sorotan>

BPTJ (2020). *Strategi BPTJ Mengurai Sengkarut Angkutan Barang* [https:// bptj. dephub. go.id/post/read/strategi-bptj-mengurai-sengkarut-angkutan-barang?language=id](https://bptj.dephub.go.id/post/read/strategi-bptj-mengurai-sengkarut-angkutan-barang?language=id)

eyeclick.bekasikota.go.id (2019). *Bekasi Macet, Dishub: Kapasitas Jalan dan Kendaraan Tak Sebanding* <https://eyeclick.bekasikota.go.id/blogs/umum/bekasi-macet-dishub-kapasitas-jalan-dan-kendaraan-tak-sebanding>

<https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-sosialisasikan-kebijakan-angkutan-barang-dan-perizinan-usaha-angkutan-jalan>

<https://megapolitan.kompas.com/read/2022/09/03/06000081/fakta-fakta-investigasi-kecelakaan-truk-maut-di-bekasi-sopir?page=all>,

Info Bekasi (2023). *Pesatnya Pertumbuhan Kota Bekasi Berimbas Pada Kemacetan Lalu Lintas*, <https://infobekasi.co.id/2023/05/16/pesatnya-pertumbuhan-kota-bekasi-berimbas-pada-kemacetan-lalu-lintas>

Kepaniteraan Mahkamah Agung (2021). *Vicarious Liability*, URL: [https:// kepaniteraan. mahkamahagung. go. id/glosarium-hukum/1895-vicarious-liability](https://kepaniteraan.mahkamahagung.go.id/glosarium-hukum/1895-vicarious-liability)

Kompas (2023). *Rugikan Negara Triliunan Rupiah, Aktivitas Truk ODOL Bisa Dikategorikan Korupsi* <https://www.kompas.com/properti/read/2023/03/15/160500021/rugikan-negaratriliunan-rupiah-aktivitas-truk-odol-bisa-dikategorikan>