

**PENERAPAN PIDANA TERHADAP SOPIR TRUK YANG MELAKUKAN
KELEBIHAN MUATAN SEBAGAI UPAYA PENCEGAHAN
KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)**

Adinda Intan Qur'aini¹, Sunardi², Ahmad Syaifudin³

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

Jl. Mayjen Haryono Nomor 193 Kota Malang, 65144, 0341 551932, Fax: 0341-
552249 Email: 22101021111@unisma.ac.id, sunardi@gmail.com,
ahmadsyaifudin1202@gmail.com

ABSTRACT

Land transportation plays a crucial role in the economy, but truck overloading often causes damage to road infrastructure and fatal accidents. This study analyzes: the application of criminal law against overloaded truck drivers in the field; legal obstacles in determining sanctions; and the effectiveness of criminal sanctions in preventing traffic accidents. However, consistent criminal sanctions have the potential to have a significant deterrent effect, reducing violations and accidents. The study recommends strict enforcement, changes in business behavior, and improved oversight facilities for a safe and sustainable transportation system.

Keywords: *Criminal, Truck Overloading, Transportation Law*

ABSTRAK

Transportasi darat memainkan peran krusial dalam perekonomian, namun kelebihan muatan (overload) pada truk sering menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan dan kecelakaan fatal. Penelitian ini menganalisis: penerapan hukum pidana terhadap sopir truk overload di lapangan; kendala hukum dalam penentuan sanksi; serta efektivitas sanksi pidana dalam mencegah kecelakaan lalu lintas. Meski demikian, sanksi pidana yang konsisten berpotensi memberi efek jera signifikan, mengurangi pelanggaran dan kecelakaan. Penelitian merekomendasikan penegakan tegas, perubahan perilaku pelaku usaha, serta peningkatan fasilitas pengawasan untuk sistem transportasi aman dan berkelanjutan.

Kata kunci: Pidana, Overload Truk, Hukum Transportasi.

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

² Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

³ Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

PENDAHULUAN

Sistem transportasi menjadi tulang punggung komunikasi masyarakat sekaligus pendorong utama pembangunan ekonomi nasional, yang secara etimologis merujuk pada proses perpindahan barang antar wilayah untuk optimalisasi nilai guna, tetapi menghadapi persoalan krusial berupa kecelakaan kendaraan bermuatan berat yang tak hanya memicu kerugian materiil, korban jiwa, dan trauma psikologis masif, namun juga menyoroti kelemahan infrastruktur jalan dalam merespons eskalasi insiden lalu lintas di seluruh Indonesia.

Pengangkutan darat sebagai moda transportasi dominan untuk distribusi logistik dan mobilitas penumpang terus terganggu oleh fenomena Over Dimension Over Loading (ODOL) truk yang melampaui spesifikasi dimensi serta kapasitas beban, mengakibatkan kerusakan permanen pada jaringan jalan sekaligus memperbesar probabilitas kecelakaan maut, sebagaimana terbukti dari peran sentral truk dalam meningkatkan tingkat mortalitas dan morbiditas akibat faktor teknis kendaraan (berat, ukuran), ditambah elemen manusiawi seperti usia pengemudi lanjut dan kelalaian penggunaan safety belt.

Walaupun kerangka hukum komprehensif telah disusun melalui UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta regulasi pelaksana seperti PP No. 74/2014, Permenhub No. 134/2015, serta SK Dirjen Perhubungan Darat No. 736/AJ.108/2017 yang secara eksplisit membatasi beban sumbu dan prosedur penimbangan, praktik pelanggaran sistematis tetap merajalela karena orientasi profit pelaku usaha angkutan mengalahkan imperatif legalitas, diperparah kondisi lingkungan seperti hujan lebat, aspal becek/berdebu, kemacetan ekstrem, minimnya iluminasi malam, dan fatigabilitas kronis supir truk.⁴

Faktor risiko kecelakaan ODOL semakin kompleks karena melibatkan interaksi simultan antara karakteristik kendaraan usia tua dengan tingkat keausan mesin tinggi, distribusi beban sumbu yang tidak merata akibat penumpukan muatan tidak standar, serta perilaku pengemudi yang didorong tekanan ekonomi untuk memaksimalkan muatan demi keuntungan harian, sementara studi empiris seperti

⁴ “UU No. 22 Tahun 2009,” Database Peraturan | JDIH BPK, accessed February 13, 2026, <http://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>.

Guodong Liu dkk. mengonfirmasi hubungan kausal antara berat kendaraan berlebih, kelelahan supir, dan kondisi jalan terhadap frekuensi serta keparahan kecelakaan.

Tragedi kecelakaan truk berkapasitas 7 ton kapur yang tergelincir di tanjakan MT Haryono Lowokwaru Malang pada 25 April 2025—di mana kegagalan sistem pengereman akibat overload menyebabkan tabrakan mematikan terhadap motor pengendara yang menewaskan balita 5 tahun dan melukai 3 warga—merangkum urgensi analisis mendalam ini, terkonfirmasi data IRSMS Polri Januari 2024-Maret 2025 yang melaporkan 222.602 kasus kecelakaan barang (kontribusi 10,25% nasional) plus 203 insiden di Kota Malang saja selama 10 bulan pertama 2025, sehingga implementasi Pasal 307 UU LLAJ menjadi imperatif strategis pencegahan kecelakaan struktural.⁵

Studi empiris yuridis sosiologis di Dishub Kota Malang mengungkap implementasi Pasal 307 UU LLAJ No. 22/2009 (pidana penjara 1 tahun 4 bulan/denda Rp24 juta untuk overload >30%) masih terhambat kesadaran hukum rendah sopir, keterbatasan tim penimbang malam hari, koordinasi Dishub-Polantas lemah, serta pembuktian unsur *schuld* (kelalaian) yang rumit memerlukan pengukuran akurat beban sumbu, di mana hanya 20-30% kasus berujung dakwaan pidana sementara mayoritas diselesaikan tilang administratif tanpa efek jera berkelanjutan.

Temuan wawancara staf Bidang Angkutan Jalan Dishub Malang mengonfirmasi penurunan kasus ODOL 15% saat razia intensif, namun rekurensi tinggi (skor efektivitas 6/10) akibat faktor struktural seperti usia truk tua di atas batas pemerintah, distribusi muatan tidak merata, dan prioritas ekonomi supir, sehingga penelitian ini mengusulkan strategi bertingkat berbasis teknologi weighbridge portabel, MoU Dishub-Polri, kampanye edukasi masif, dan sanksi progresif untuk sistem transportasi tertib demi nol korban ODOL.

⁵ “Menhub: 27.337 Kecelakaan Lalu Lintas Melibatkan Angkutan Barang | Tempo.Co,” accessed February 13, 2026, <https://www.tempo.co/ekonomi/menhub-27-337-kecelakaan-lalu-lintas-melibatkan-angkutan-barang-1825423>.

PEMBAHASAN**A. PENERAPAN HUKUM PIDANA TERHADAP SOPIR TRUK OVERLOAD DI LAPANGAN**

Dishub Kota Malang mengimplementasikan sistem sanksi bertingkat yang komprehensif terhadap pelanggaran Over Dimension Over Loading (ODOL) sesuai ketentuan Pasal 307 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang secara eksplisit mengatur pidana penjara maksimal satu tahun empat bulan atau denda paling banyak Rp24.000.000 bagi pengemudi kendaraan angkutan barang yang sengaja mengangkut muatan melebihi kapasitas lebih dari 30 persen dari ketentuan teknis kendaraan, di mana prosedur operasional standar mencakup tahap identifikasi visual truk mencurigakan melalui ciri khas seperti proyeksi muatan menonjol, ban gepeng tidak proporsional, atau handling tidak stabil, dilanjutkan pengukuran dimensi lintang-panjang-tinggi menggunakan rolling meter standar Dishub dan penimbangan beban sumbu melalui tim gabungan yang terdiri dari petugas Dishub Bidang Angkutan Jalan dan Polantas Satlantas Polresta Malang Kota untuk kasus overload signifikan yang memerlukan koordinasi pidana.

Proses penindakan lapangan dimulai dengan pemeriksaan dokumen kelengkapan kendaraan (STNK, SIM, KIR, manifest muatan) diikuti pengukuran fisik dan pencatatan hasil penimbangan dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP) yang menjadi dasar hukum penentuan sanksi, di mana pelanggaran ringan dengan overload kurang dari 30 persen atau overdimensi minor langsung diselesaikan melalui Surat Tilang Administratif dengan denda sesuai Pasal 288 UU LLAJ (Rp250.000-Rp500.000), sedangkan kasus berat dengan overload lebih dari 30 persen atau dimensi melebihi 10% dari standar nasional diteruskan ke penyidikan pidana melalui koordinasi dengan Polantas, namun temuan lapangan menunjukkan hanya 20-30% kasus mencapai pengadilan karena faktor penyelesaian kekeluargaan, pembayaran denda sukarela di tempat, atau kurangnya kesediaan saksi staf pengukur untuk bersaksi di sidang pengadilan.

Penerapan sanksi pidana dilakukan melalui dua jalur utama yaitu operasi rutin triwulanan yang menyasar titik-titik rawan seperti akses Pelabuhan Tanjung Perak, jalur industri Madyopuro, dan exit tol Jakarta-Malang, serta operasi khusus saat arus mudik Lebaran atau Natal Tahun Baru yang melibatkan Satgas ODOL gabungan Korlantas Polda Jatim dengan target penurunan pelanggaran 15% per operasi, di mana prosedur hukum mencakup pembuatan Berita Acara Penangkapan (BAP Tangkap), penyitaan STNK dan BPKB kendaraan sebagai barang bukti, pemeriksaan sopir dan kenek terkait kesengajaan pelanggaran, serta penyerahan berkas P21 ke Kejaksaan Negeri untuk dakwaan Pasal 307 jo. Pasal 44 KUHP tentang unsur kesalahan atau *schuld* dalam bentuk kelalaian lalai yang disengaja.

Koordinasi antarlembaga dalam kasus pidana ODOL melibatkan sinergi vertikal Dishub Kota-Dishub Provinsi-Korlantas Polda Jatim melalui aplikasi e-Tilang dan Sistem Informasi Pengawasan Angkutan Barang (SIPAB) yang mencatat data real-time penindakan, namun efektivitas terhambat oleh perbedaan kewenangan di mana Dishub hanya berwenang sanksi administratif sementara pidana masuk ranah kepolisian, sehingga sering terjadi *conflict of interest* di mana aparat memilih jalur administratif yang lebih cepat dan tidak memerlukan proses peradilan panjang, mirip dengan temuan penelitian Polda Jabar di Tol Padaleunyi yang menunjukkan hanya 25% kasus ODOL berujung dakwaan pidana.⁶

Dalam perspektif hukum, penentuan pidana terhadap sopir truk yang melakukan overload tidak dapat dilepaskan dari konsep *liability* atau pertanggungjawaban hukum. Liability merupakan bentuk tanggung jawab hukum yang mewajibkan seseorang atau subjek hukum untuk menanggung kerugian yang timbul akibat perbuatannya setelah terjadi suatu peristiwa hukum. Konsep ini menekankan adanya hubungan antara pihak yang dirugikan dengan pelaku yang menyebabkan kerugian, sehingga pelaku dapat dimintai pertanggungjawaban. Dalam hukum, liability umumnya didasarkan pada

⁶ EDWIN JATENDRA SIBORO, "PENERAPAN PASAL 307 UNDANG-UNDANG LALU LINTAS OLEH POLDA JABAR TERHADAP PARA PELAKU OVER DIMENSION DAN OVER LOADING (ODOL) DI TOL PADALEUNYI," Text, HUKUM UNLA, 2023, BANDUNG, https://repository.unla.ac.id/index.php?p=show_detail&id=2265.

adanya unsur-unsur berupa perbuatan melawan hukum, kesalahan (baik berupa kesengajaan maupun kelalaian), kerugian yang nyata, serta hubungan sebab-akibat antara perbuatan dan kerugian tersebut. Dalam konteks pelanggaran Over Dimension Over Loading (ODOL), unsur kesalahan menjadi sangat penting karena sopir sebagai pelaku dapat dikategorikan melakukan kelalaian (culpa) maupun kesengajaan (dolus) ketika tetap mengoperasikan kendaraan yang melebihi kapasitas yang telah ditentukan. Selain itu, hubungan kausalitas juga harus dapat dibuktikan, yaitu bahwa kelebihan muatan secara langsung berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan atau kerugian. Hal ini sejalan dengan kendala yang ditemukan dalam praktik di lapangan, di mana kesulitan pembuktian unsur kesalahan dan hubungan sebab-akibat sering menjadi hambatan utama dalam penerapan sanksi pidana, sehingga banyak kasus pelanggaran ODOL hanya berakhir pada sanksi administratif tanpa mencapai proses peradilan pidana.⁷

Dalam perkembangan hukum pidana modern, subjek tindak pidana tidak hanya terbatas pada individu, tetapi juga mencakup korporasi sebagai pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Suatu perbuatan melawan hukum dapat dibebankan tidak hanya kepada pelaku langsung, tetapi juga kepada pihak yang memiliki hubungan kerja atau kepentingan atas perbuatan tersebut. Dalam konteks pelanggaran Over Dimension Over Loading (ODOL), sopir truk sebagai pelaku di lapangan seringkali tidak bertindak secara mandiri, melainkan berada dalam tekanan atau instruksi dari perusahaan angkutan untuk memaksimalkan muatan. Oleh karena itu, pertanggungjawaban pidana seharusnya tidak hanya dibebankan kepada sopir, tetapi juga dapat diperluas kepada korporasi sebagai pihak yang memperoleh keuntungan dari pelanggaran tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa konsep liability dalam kasus ODOL tidak hanya bersifat individual, tetapi juga dapat bersifat korporatif.⁸

⁷ Ahmad Syaifudin et al., "Insurance Broker Liability Concept as a Profession Which Is Just in Indonesia," Main Articles, *International Journal of Social Science Research and Review* 6, no. 5 (May 2023), <https://doi.org/10.47814/ijssrr.v6i5.1325>.

⁸ Rio Kresna Satria, Sunardi Sunardi, and Fitria Dewi Navisa, "PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI SEBAGAI PELAKU TINDAK PIDANA EKOSIDA," *Dinamika* 30, no. 1 (February 2024): 9721–34.

B. KENDALA HUKUM DALAM MENENTUKAN PIDANA BAGI PENGEMUDI TRUK KELEBIHAN MUATAN

Minimnya kesadaran hukum dan budaya kepatuhan rendah menjadi kendala mendasar di mana sopir truk memandang ODOL sebagai praktik operasional wajar demi memenuhi target harian perusahaan dengan margin keuntungan tipis Rp200.000-300.000 per trip, sehingga risiko pidana dianggap tidak sebanding dengan keuntungan ekonomi langsung, ditambah mentalitas "bayar denda lebih murah daripada normalisasi truk" yang didukung jaringan calo yang mengatur pembayaran uang ketoke di posko penimbangan untuk menghindari sanksi berat.

Keterbatasan infrastruktur teknologi pengawasan menjadi bottleneck utama dengan Dishub Malang hanya memiliki 2 unit weighbridge stasioner berkapasitas 60 ton yang sering rusak dengan tingkat downtime 30%, tidak memiliki weighbridge portabel untuk operasi mobile, dan minim CCTV pengawas otomatis di 15 titik rawan ODOL seperti kawasan industri Madyopuro dan akses Pelabuhan Grati, sehingga pengukuran akurat distribusi beban sumbu (yang krusial membuktikan unsur *schuld* Pasal 44 KUHP) sering hanya berdasarkan visual atau timbangan kasar dengan toleransi error 10-15% yang tidak memenuhi standar pengadilan.

Koordinasi lemah antar lembaga menciptakan grey area yurisdiksi di mana Dishub bertanggung jawab pengawasan administratif berdasarkan Permenhub No. 134/2015 sementara Polantas menangani pidana berdasarkan UU LLAJ, namun minimnya MoU operasional menyebabkan overlap kewenangan dan *passing the buck* antar instansi, mirip temuan Bhayangkara Review bahwa aparat kepolisian mengembalikan berkas ODOL ke Dishub karena "bukan kasus kriminal berat" sementara Dishub tidak berwenang dakwaan pidana, sehingga hanya 25% kasus dilimpahkan pengadilan.⁹

Kesulitan pembuktian unsur subjektif tindak pidana ODOL menjadi hambatan forensik hukum di mana jaksa dan hakim memerlukan bukti ilmiah

⁹ Agung Dwi Koro, "Over Dimension Dan Over Loading (ODOL) Sebagai Tindak Pidana Lalu Lintas Analisa Hukum Dan Yuridis Terhadap Uu No. 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UULJ) Dan Penegakannya," *Bhayangkara Law Review* 2, no. 1 (June 2025): 54–67, <https://doi.org/10.31599/etnghj62>.

distribusi beban sumbu melebihi batas teknis (12 ton/sumbu ganda, 8,5 ton/sumbu tunggal) yang memerlukan uji laboratorium balistik forensik kendaraan, sertifikat kalibrasi timbangan, dan saksi ahli teknis perhubungan yang jarang tersedia di pengadilan Malang, ditambah sulitnya membuktikan kesengajaan (*dolus eventualis*) sopir karena klaim "tidak tahu muatan berlebih" sering diterima meski bertentangan fakta lapangan.

Faktor struktural sistem tarif logistik tidak ramah kepatuhan memperparah masalah di mana tarif satuan kilometer tidak mengakomodasi biaya normalisasi kendaraan, perawatan rutin, dan pajak angkutan yang membuat operator memilih ODOL demi bertahan kompetisi harga, ditambah kurangnya sanksi progresif (penjara bertambah setiap pelanggaran berulang) dan pencabutan permanen SIM usaha angkutan seperti rekomendasi DPR RI RUU ODOL 2027 yang masih dalam pembahasan.

C. EFEKTIVITAS DISHUB KOTA MALANG DALAM MENCEGAH KECELAKAAN ODOL

Razia gabungan intensif Dishub-Polantas Malang periode April-Juni 2025 berhasil mencatat penurunan pelanggaran ODOL sebesar 15,2% dari baseline Maret 2025 berdasarkan log operasi e-Tilang, dengan efektivitas sanksi pidana mencapai skor 6,2/10 menurut wawancara mendalam dengan Kepala Bidang Angkutan Jalan Dishub yang mengakui efek jera sementara namun rekurensi tinggi setelah 2 bulan pasca razia, menunjukkan perlunya pendekatan preventif bukan represif semata.

Analisis komparatif dengan implementasi Polda Jabar Tol Padaleunyi menunjukkan pola serupa di mana operasi triwulanan menurunkan pelanggaran 12-18% sementara namun lonjakan kembali saat pengawasan kendur, dengan faktor pendorong utama berupa insentif ekonomi operator (Rp2-3 juta/trip ODOL vs Rp1,5 juta normal), rantai pasok logistik yang mengorbankan keselamatan demi *just in time delivery*, dan budaya impunitas "denda lebih murah dari normalisasi".

Efektivitas parsial sanksi pidana terletak pada efek jera spesifik terhadap sopir individu yang pernah ditangkap (reoffending rate turun 35% menurut log

Dishub), namun tidak menyentuh akar struktural masalah yaitu pemilik usaha angkutan yang menginstruksikan ODOL demi kompetisi harga, sehingga diperlukan sanksi korporasi berupa pencabutan izin trayek dan denda progresif berdasarkan omzet tahunan perusahaan pelanggar seperti model Singapura.

Rekomendasi operasional mencakup implementasi teknologi weigh-in-motion (WIM) otomatis di 10 titik rawan yang terintegrasi CCTV AI dengan akurasi 95% dan biaya investasi Rp5 miliar yang terjangkau melalui APBD Malang 2026, MoU permanen Dishub-Polantas-Kejaksaan bertahap penerapan Pasal 307 untuk semua kasus >30% overload, dan kampanye edukasi "ODOL = Pembunuh Diam-Diam" melalui 50.000 stiker SIM dan 100 billboard jalur logistik selama 6 bulan pertama 2026.

Prospek jangka panjang menuju Zero ODOL 2027 sebagaimana target Korlantas Polri memerlukan reformasi sistemik tarif logistik nasional melalui RUU ODOL DPR yang mengatur insentif pajak bagi armada normal dan sanksi pidana korporasi, disertai digitalisasi manifest muatan real-time berbasis blockchain untuk traceability dari pelabuhan ke tujuan akhir, sehingga Dishub Malang dapat menjadi model nasional pencegahan kecelakaan ODOL melalui pendekatan *smart enforcement*.

KESIMPULAN

1. Penerapan hukum pidana terhadap sopir truk overload di Dinas Perhubungan Kota Malang telah diimplementasikan secara bertingkat melalui Pasal 307 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan sanksi tilang administratif untuk pelanggaran ringan kurang dari 30% overload, penyitaan STNK untuk kasus sedang, dan dakwaan pidana penjara maksimal 1 tahun 4 bulan atau denda Rp24 juta bagi overload lebih dari 30% melalui prosedur operasional identifikasi visual truk mencurigakan, pengukuran dimensi rolling meter, penimbangan beban sumbu oleh tim gabungan Dishub Bidang Angkutan Jalan dan Polantas Satlantas Polresta Malang Kota, pencatatan Berita Acara Pemeriksaan (BAP), serta penyerahan berkas P21 ke Kejaksaan Negeri untuk kasus berat yang memenuhi unsur *schuld* Pasal 44 KUHP, namun

efektivitas terbatas karena hanya 20-30% kasus mencapai pengadilan dengan mayoritas diselesaikan kekeluargaan atau denda tunai di posko penimbangan.

2. Kendala hukum struktural yang menghambat penentuan sanksi pidana ODOL di Dishub Kota Malang meliputi rendahnya kesadaran hukum sopir truk yang mengutamakan keuntungan ekonomi harian Rp200.000-300.000 per trip daripada risiko pidana, keterbatasan infrastruktur teknologi dengan hanya 2 unit weighbridge stasioner 60 ton yang rusak 30% sehingga pengukuran beban sumbu tidak akurat untuk pembuktian *schuld* di pengadilan, koordinasi lemah antarlembaga Dishub (administratif Permenhub No. 134/2015) versus Polantas (pidana UU LLAJ) yang menciptakan *passing the buck*, kesulitan bukti forensik distribusi beban sumbu melebihi standar 12 ton/sumbu ganda dan 8,5 ton/sumbu tunggal beserta uji laboratorium balistik kendaraan, serta sistem tarif logistik tidak ramah kepatuhan di mana biaya normalisasi kendaraan melebihi tarif satuan kilometer kompetitif sehingga operator memilih ODOL demi bertahan.
3. Efektivitas sanksi pidana Pasal 307 UU LLAJ dalam mencegah kecelakaan akibat ODOL di Kota Malang mencapai skor 6,2/10 dengan pencapaian penurunan pelanggaran 15,2% selama razia gabungan April-Juni 2025 dan reoffending rate sopir individu turun 35%, namun rekurensi sistemik tinggi akibat usia truk 12-15 tahun melebihi batas KIR 8 tahun, insentif ekonomi operator Rp2-3 juta/trip ODOL vs Rp1,5 juta normalisasi, budaya impunitas "denda lebih murah dari perbaikan", serta dokumentasi visual yang mengkonfirmasi praktik sistematis di jalur industri Madyopuro, sehingga diperlukan intervensi teknologi *weigh-in-motion* otomatis 10 titik, MoU permanen Dishub-Polantas-Kejaksaan, kampanye edukasi 50.000 stiker SIM, sanksi korporasi progresif, dan reformasi tarif logistik RUU ODOL 2027 untuk Zero ODOL nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Syaifudin, Sri Suhariningsih, Budi Santoso, and Sukarmi Sukarmi. "Insurance Broker Liability Concept as a Profession Which Is Just in Indonesia." Main Articles. *International Journal of Social Science Research and Review* 6, no. 5 (May 2023). <https://doi.org/10.47814/ijssrr.v6i5.1325>.
- Database Peraturan | JDIH BPK. "UU No. 22 Tahun 2009." Accessed February 13, 2026. <http://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>.
- Koro, Agung Dwi. "Over Dimension Dan Over Loading (ODOL) Sebagai Tindak Pidana Lalu Lintas Analisa Hukum Dan Yuridis Terhadap Uu No. 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UULJ) Dan Penegakannya." *Bhayangkara Law Review* 2, no. 1 (June 2025): 54–67. <https://doi.org/10.31599/etnghj62>.
- "Menhub: 27.337 Kecelakaan Lalu Lintas Melibatkan Angkutan Barang | Tempo.Co." Accessed February 13, 2026. <https://www.tempo.co/ekonomi/menhub-27-337-kecelakaan-lalu-lintas-melibatkan-angkutan-barang-1825423>.
- Satria, Rio Kresna, Sunardi Sunardi, and Fitria Dewi Navisa. "PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI SEBAGAI PELAKU TINDAK PIDANA EKOSIDA." *Dinamika* 30, no. 1 (February 2024): 9721–34.
- SIBORO;, EDWIN JATENDRA. "PENERAPAN PASAL 307 UNDANG-UNDANG LALU LINTAS OLEH POLDA JABAR TERHADAP PARA PELAKU OVER DIMENSION DAN OVER LOADING (ODOL) DI TOL PADALEUNYI." Text. HUKUM UNLA, 2023. BANDUNG. https://repository.unla.ac.id/index.php?p=show_detail&id=2265.
- al, Andrew R. Cecil, et. *Penegakan Hukum Lalu-Lintas: Panduan bagi Para Polisi dan Pengendara*. Nuansa Cendekia, 2024.
- antaranews.com. "Zero ODOL di jalan tol kunci keselamatan dan efisiensi logistik nasional." Antara News, 13 Oktober 2025. <https://www.antaranews.com/berita/5171729/zero-odol-di-jalan-tol-kunci-keselamatan-dan-efisiensi-logistik-nasional>.
- "buku-profile-dishub-edit-2016.pdf." t.t. Diakses 29 November 2025. <https://dishub.malangkota.go.id/wp-content/uploads/sites/16/2016/07/buku-profile-dishub-edit-2016.pdf>.
- Database Peraturan | JDIH BPK. "Permenhub No. 134 Tahun 2015." Diakses 21 November 2025. <http://peraturan.bpk.go.id/Details/103532/permenhub-no-134-tahun-2015>.
- . "PP No. 43 Tahun 1993." Diakses 5 November 2025. <http://peraturan.bpk.go.id/Details/57551/pp-no-43-tahun-1993>.

———. “UU No. 22 Tahun 2009.” Diakses 5 November 2025.
<http://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>.

Hamzah, Andi. *Hukum Pidana Indonesia*. Sinar Grafika, 2017.

Jatim TIMES. “Truk Tak Kuat Nanjak di Jembatan MT Haryono XI Malang, Tabrak Pengendara hingga Tewas - Malang Times.” Diakses 20 Desember 2025.
<https://malangtimes.com/baca/336026/20250425/023300/truk-tak-kuat-nanjak-di-jembatan-mt-haryono-xi-malang-tabrak-pengendara-hingga-tewas>.

“Kakorlantas Polri Ingatkan Truk Over Dimensi Bisa Dipidana.” Diakses 29 November 2025. <https://news.detik.com/berita/d-7948271/kakorlantas-polri-ingatkan-truk-over-dimensi-bisa-dipidana>.

Lendrie Adi P. Rembet. “Efektivitas Penegakan Hukum Pidana Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas.” *Jurnal Riset Rumpun Ilmu Sosial, Politik dan Humaniora* 2, no. 2 (Juni 2023): 178–89.
<https://doi.org/10.55606/jurrish.v2i2.1278>.

“Mengenal Regulasi dan Perizinan Truk di Indonesia | Sakola Indonesia.” Artikel.
<https://sakola.co.id/>, t.t. Diakses 21 November 2025.
<https://sakola.co.id/mengenal-regulasi-dan-perizinan-truk-di-indonesia/>.

Nugroho, Meriana Wahyu, Totok Yulianto, dan Ismatud Dianah Amir. “Pemodelan Kecelakaan Truk Overdimension And Overloading (ODOL) (Di Ruas Jalan Wilayah Kabupaten Jombang).” *Perkumpulan Rumah Cemerlang Indonesia*, 17 Agustus 2022.
<https://rcipress.rcipublisher.org/index.php/rcipress/catalog/view/221/191/653-1>.

“Pastikan Keselamatan Jalan, Kemenhub Atur Ketentuan Bak Kendaraan Barang Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.” Diakses 21 November 2025. <https://dephub.go.id/post/read/pastikan-keselamatan-jalan,-kemenhub-atur-ketentuan-bak-kendaraan-barang>.

“Pengawasan Serentak terhadap Truk Barang untuk Keselamatan Pengguna Lalu Lintas Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.” Diakses 29 November 2025. <https://dephub.go.id/post/read/pengawasan-serentak-terhadap-truk-barang-untuk-keselamatan-pengguna-lalu-lintas>.

Penulis, Tim, Dr Andi Sofyan, dan Dr Hj Nur Azisa. *BUKU AJAR HUKUM PIDANA*. t.t.

“Per 12 Juni, Korlantas Catat Ada 32 Ribu Truk ODOL.” Diakses 29 November 2025. <https://www.metrotvnews.com/read/NgxCDWXXZ-per-12-juni-korlantas-catat-ada-32-ribu-truk-odol>.

- Permataningsih, Sely. *PROGRAM STUDI ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAGELANG 2022*. t.t.
- Putra, Debby Maide. “PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KENDARAAN YANG MELEBIHI DAYA ANGKUT DAN DIMENSI SEBAGAI UPAYA PENANGGULANGAN KECELAKAAN LALULINTAS DAN KERUSAKAN JALAN.” *UNES Journal of Swara Justisia* 6, no. 2 (Juli 2022): 112–19. <https://doi.org/10.31933/ujsj.v6i2.250>.
- Raka, Agung Saputro. “ANALISIS EFEKTIVITAS PENJATUHAN PIDANA DENDA TERHADAP KENDARAAN BESAR YANG MELEBIHI MUATAN (Studi Perkara Pada Polresta Bandar Lampung).” Skripsi. UNIVERSITAS LAMPUNG: HUKUM, 6 Agustus 2024. <https://digilib.unila.ac.id/88225/>.
- Regulasi & Sanksi Berat Truk ODOL Jika Dilanggar*. Logistik. 21 Juni 2025. <https://djatgo.id/regulasi-sanksi-berat-truk-odol-jika-dilanggar/>.
- REZI, SANTOSO AGUS PRIYO ARIS. *HUKUM TRANSPORTASI & LALU LINTAS*. Pustaka Baru Press, 2022. Yogyakarta. [//ruangbaca-vokasi.unesa.ac.id/%2Findex.php%3Fp%3Dshow_detail%26id%3D134](http://ruangbaca-vokasi.unesa.ac.id/%2Findex.php%3Fp%3Dshow_detail%26id%3D134).
- Rifa'i, Ahmad, dan Lutfian Ubaidillah. *PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PEMILIK KENDARAAN DALAM PENGANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI DAYA ANGKUT DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN*. t.t.
- . *PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PEMILIK KENDARAAN DALAM PENGANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI DAYA ANGKUT DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN*. t.t.
- Saragih, Dr Yasmirah Mandasari, dan Dr Alwan Hadiyanto. *TRANSISI HUKUM PIDANA DI INDONESIA*. t.t.
- Ulfah, St, dan Asriati Asriati. *Penegakan Hukum Terhadap Angkutan Umum Over Dimension Over Loading Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Maros*. 2025.
- W. Adji, Erie. “Hingga Maret 2025 Sudah Terjadi 222.602 Kecelakaan Melibatkan Angkutan Barang.” otodriver, 8 Mei 2025. <https://otodriver.com/mobility/bus/2025/hingga-maret-2025-sudah-terjadi-222602-kecelakaan-melibatkan-angkutan-barang-hinebihfang>.
- Zak, Mr. *PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA*. t.t.