TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA TERHADAP PELANGGARAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOAD* KENDARAAN ANGKUTAN KELAPA SAWIT DI KABUPATEN SEKADAU

SKRIPSI

SILVISTER WINDESTI

NIM A1011221189

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM

KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS TANJUNGPURA

FAKULTAS HUKUM

PONTIANAK

2026

TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA TERHADAP PELANGGARAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOAD* KENDARAAN ANGKUTAN KELAPA SAWIT DI KABUPATEN SEKADAU

SKRIPSI

Untuk memenuhi persyaratan
mencapai derajat S-1

SILVISTER WINDESTI
A1011221189
PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM



KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM
PONTIANAK

2026

TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA TERHADAP PELANGGARAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOAD* KENDARAAN ANGKUTAN KELAPA SAWIT DI KABUPATEN SEKADAU

Tanggung – Jawab Yuridis Pada:

Silvister Windesti
NIM. A1011221189

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM

Telah Disetujui Oleh :

Pembimbing I	Pembimbing II
Hj. Ismawartaji, S.H., M.H.	**Devina Puspita Sari, S.H.,M.H.**
NIP. 196107251990022001	**NIP. 198912152022032008**

Disahkan Oleh :

Dekan Fakultas Hukum Untan

Dr. Hj. Sri Ismawati, S.H., M.Hum.

NIP. 196610291992022001

Tanggal Lulus : 09 Juli 2026

KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS TANJUNGPURA

FAKULTAS HUKUM

PONTIANAK

2026

Jabatan	Nama dan NIP	Pangkat/ Golongan	Tanda Tangan
Ketua Penguji/ Pembimbing 1	Hj. Ismawartati, S.H., M.H. NIP. 196107251990022001	Pembina Tingkat I/IVb	
Sekretaris Penguji/ Pembimbing II	Devina Puspita Sari, S.H., M.H. NIP. 198912152022032008	Penata Muda Tingkat I/IIIb	
Penguji I	Hj. Rachmawati, S.H., M.H. NIP. 196411041989032001	Pembina Tingkat I/IVb	
Penguji II	Dr. M.Qahar Awaka,S.H.,LL.M.,M.E. NIP. 198112122006041002	Penata Muda Tingkat I/IIIc	

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum

Universitas Tanjungpura

Pontianak

Nomor : 2528/DST/UN22.1/DT.00.10/2026

Tanggal : 01 Juli 2026

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Silvister Windesti

NIM : A1011221189

Bagian : Hukum Ekonomi

Program Studi : Ilmu Hukum

Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA TERHADAP PELANGGARAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOAD* KENDARAAN ANGKUTAN KELAPA SAWIT DI KABUPATEN SEKADAU**

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

1. Bahwa dalam melaksanakan otonomi keilmuan kebebasan akademik, mahasiswa wajib menjunjung tinggi nilai kejujuran dan etika akademik, terutama larangan untuk melakukan plagiasi dalam menghasilkan karya ilmiah, sehingga kreativitas dalam bimbingan akademik dapat ditempuh dan berkembang.
2. Oleh karena itu, jika dikemudian hari terbukti hasil penulisan skripsi/tugas akhir ini ternyata merupakan hasil jiplakan/pengambil-alihan tulisan atau buah pikir milik orang lain (hasil plagiat), maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pontianak, 24 Juni 2026

Silvister Windesti
NIM. A1011221189

KATA PENGANTAR

Puji Tuhan saya ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, dengan berkat dan rahmat-Nya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini yang berjudul **"TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA TERHADAP PELANGGARAN *OVER DIMENSION* DAN *OVER LOAD* KENDARAAN ANGKUTAN KELAPA SAWIT DI KABUPATEN SEKADAU"** ini dengan baik. Atas bimbingan dan doa restu yang tulus, Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat waktu. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar pada Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura.

Dalam penyusunan skripsi ini, Penulis banyak menerima bantuan, arahan, dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, Penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Prof. Dr. H. Garuda Wiko, S.H., M.Si., FCBArb. selaku Rektor Universitas Tanjungpura Pontianak.
2. Ibu Dr. Hj. Sri Ismawati, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.
3. Bapak Edy Suasono, S.H., M.Hum. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.
4. Ibu Hj. Herlina, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.

5. Bapak H. Hamdani, S.H., M.Hum. selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.
6. Ibu Dr. Hj. Siti Rohani, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.
7. Ibu Dr. Evi Purwanti, S.H., LL.M., selaku Koordinator Program Studi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.
8. Sri Agustriani Elida, S.H., M.C.L, selaku Dosen Pembimbing Akademik penulis.
9. Ibu Hj. Ismawartati, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing I Penulis, yang sudah mengarahkan dan memberi masukan kepada penulis.
10. Ibu Devina Puspita Sari, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II penulis, yang dengan sabar membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
11. Ibu Hj. Rachmawati, S. H., M. H., selaku Dosen Penguji I Penulis, yang telah memberikan masukan dan saran yang membangun kepada penulis dalam skripsi ini.
12. Bapak Dr. M. Qahar Awaka, S. H., L. L. M., selaku Dosen Penguji II Penulis, yang telah memberikan masukan dan saran membangun dalam penulisan skripsi ini.
13. Para narasumber yang telah membantu dan bekerja sama dengan Penulis sehingga Penulis dapat memperoleh data yang diperlukan.
14. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura yang telah memberikan ilmu, bimbingan, serta arahan kepada Penulis selama menempuh pendidikan.

15. Seluruh Staf Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura yang telah memberikan bantuan serta pelayanan kepada Penulis selama menjalani proses perkuliahan.
16. Kedua orang tua Penulis, yang selalu memberikan doa dan dukungan yang tiada henti, hingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
17. Saudara-saudari Penulis, yang selalu memberikan semangat kepada Penulis selama proses penyusunan skripsi ini.
18. Rekan-rekan Mahasiswa Fakultas Hukum Angkatan 22 Universitas Tanjungpura, yang sudah menemani perjalanan Penulis selama proses perkuliahan.
19. Kepada Diri Penulis Sendiri, yang telah berjuang, bertahan, dan berusaha semaksimal mungkin dalam menghadapi setiap proses dan tantangan hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

Pontianak, 24 Juni 2026



Silvister Windesti

HALAMAN PERSEMBAHAN

1. Kepada Tuhan Yang Maha Esa, Puji dan syukur Penulis panjatkan atas segala berkat dan rahmat penyertaan-Nya yang tidak pernah putus dalam setiap langkah Penulis. Atas kehendak dan pertolongan-Nya, Penulis dapat melalui setiap proses perkuliahan hingga akhirnya mampu menyelesaikan skripsi ini. Penulis sadar bahwa tanpa kekuatan dan campur tangan-Nya, segala usaha yang dilakukan tidak akan berjalan dengan lancar hingga saat ini. Semoga skripsi ini bisa menjadi salah satu bentuk rasa syukur atas anugerah yang telah diberikan.
2. Kepada kedua orang tua Penulis, yang menjadi salah satu alasan Penulis untuk tetap berjuang, terima kasih atas setiap doa yang tidak pernah putus, atas pengorbanan, tenaga, dan kesabaran yang telah diberikan demi masa depan Penulis. Terima kasih telah memberikan kesempatan kepada anak perempuan ini untuk menempuh pendidikan setinggi-tingginya. Penulis sadar, bahwa segala pencapaian ini tidak pernah cukup untuk membalas semua pengorbanan yang telah kalian berikan, tapi semoga ini bisa menjadi langkah awal bagi Penulis untuk membanggakan kalian.
3. Kepada Abang, Kakak, dan adik Penulis, yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada Penulis, terima kasih karena selalu bisa menjadi tempat pulang Penulis, yang selalu menjadi support sistem Penulis, dan mendengarkan keluh kesah Penulis, yang membuat Penulis menemukan kekuatan di saat Penulis hampir menyerah.

4. Kepada Arifan dan Shabila, teman seperjuangan Penulis sejak awal perkuliahan hingga akhirnya bisa bersama-sama menyelesaikan perjalanan ini. Terima kasih atas kebersamaan, dukungan, dan bantuan yang diberikan, hingga bisa melewati berbagai tahapan dari penyusunan, bimbingan, revisi, hingga pengurusan pemberkasan. Kebersamaan serta dukungan tersebut menjadi bagian yang berarti dalam perjalanan Penulis dalam menyelesaikan pendidikan ini.
5. Kepada sahabat "Siap Kena Mental" Penulis yang sudah menemani perjalanan perkuliahan Penulis dari semester awal hingga akhir ini, terima kasih selalu berbagi suka dan duka bersama,terima kasih telah menjadi bagian penting dalam kisah hidup Penulis, kalian salah satu alasan Penulis tetap kuat menjalani semua proses ini.
6. Kepada teman-teman Trip penulis Ipan, Suci, Isa dan yang lainnya yang tidak bisa Penulis tulis satu persatu, terima kasih telah menemani Penulis di sela-sela kesibukan selama perkuliahan. Terima kasih telah meluangkan waktu untuk berjalan bersama, berbagi cerita, dan menciptakan berbagai pengalaman serta kenangan yang menyenangkan. Kehadiran kalian menjadi salah satu hal yang membuat perjalanan selama masa perkuliahan Penulis terasa lebih berwarna. Setiap perjalanan dan kebersamaan yang telah dilalui akan menjadi kenangan yang selalu Penulis ingat.
7. Kepada sahabat Pelita Pijar "Bu acc bu" yang juga menjadi bagian penting bagi perjalanan Penulis dalam menempuh pendidikan, terima kasih atas kebersamaan, dukungan, dan bantuan kalian baik dalam

kegiatan organisasi maupun di luar. Kebersamaan dan pengalaman ini menjadi salah satu kenangan yang tidak terlupakan bagi Penulis.

8. Terakhir untuk diri Penulis sendiri, terima kasih karena telah berjuang sejauh ini di tengah keadaan yang tidak selalu mudah. Terima kasih karena tetap memilih melanjutkan langkah, meskipun kadang harus berjalan seorang diri, menahan lelah yang tidak selalu terlihat. Tidak semua proses dapat dilalui dengan mudah dan dipahami orang lain, tapi Penulis mampu menyelesaikannya dengan cara yang mungkin hanya diri sendiri yang benar-benar mengerti. Skripsi ini menjadi saksi bahwa tidak ada perjuangan yang sia-sia, dan ini menjadi bukti dari perjalanan panjang, perjuangan, air mata, dan keteguhan hati untuk tidak menyerah.

MOTTO

ULANGAN 31:6

”Janganlah takut, sebab Aku menyertai engkau, janganlah bimbang, sebab Aku ini Allahmu; Aku akan meneguhkan, bahkan akan menolong engkau; Aku akan memegang engkau dengan tangan kanan-Ku yang membawa kemenangan”

MARKUS 5:36

“Jangan takut, percaya saja”

YEREMIA 17:7

“Diberkatilah orang yang mengandalkan Tuhan, yang menaruh harapannya pada Tuhan”

TULUS

“Kau terlalu berharga untuk luka, katakan pada dirimu, semua baik-baik saja”

DAFTAR ISI

PERNYATAAN ..... **Error! Bookmark not defined.**
KATA PENGANTAR v
HALAMAN PERSEMBAHAN viii
MOTTO xi
DAFTAR ISI xii
DAFTAR LAMPIRAN xiv
ABSTRAK xv
ABSTRACT xv
BAB I 1
PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang 1
B. Rumusan Masalah 9
C. Tujuan Penelitian 9
D. Manfaat Penelitian 9
1. Manfaat Teoritis 9
2. Manfaat Praktis 10
E. Keaslian Penelitian 10
BAB II 14
TINJAUAN PUSTAKA 14
A. Tinjauan Umum 14
1. Kajian Umum Transportasi 14
2. Transportasi Angkutan Barang 15
3. Pelaku Usaha 16
4. *Over Dimension* dan *Over Load* 17
B. Landasan Teori 19
1. Teori Penegakan Hukum 19
2. Teori Tanggung Jawab Hukum 20
3. Teori Kepatuhan Hukum 21
4. Teori Efektivitas Hukum 22
5. Kerangka Konsep 24
BAB III 26

METODE PENELITIAN 26
A. Jenis dan Sifat 27
B. Jenis Data 27
C. Cara Penggumpulan Data 28
D. Teknik Analisis Data 29
E. Populasi dan Sampel 29
1. Populasi 29
2. Sampel 30
BAB IV 31
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 31
A. Implementasi Tanggung Jawab Pelaku Usaha terhadap Pelanggaran *Over Dimension* dan *Over Load* Kendaraan Angkutan Kelapa Sawit di Kabupaten Sekadau 31
1. Mekanisme Pengawasan yang Diterapkan oleh Pemerintah 31
2. Prosedur Penanganan Pelanggaran dan Efektivitasnya 34
3. Keterbatasan Institusional dalam Pengawasan 38
4. Praktik Implementasi Tanggung Jawab oleh Pelaku Usaha 40
B. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pelaku Usaha Melakukan Pelanggaran *Over Dimension* dan *Over Load* 46
1. Tekanan Ekonomi 46
2. Tekanan Waktu dan Target Pengiriman 49
3. Infrastruktur Jalan yang Tidak Memadai 51
4. Rendahnya Kesadaran dan Pemahaman Hukum 53
5. Lemahnya Sistem Pengawasan 54
6. Belum Optimalnya Penerapan Sanksi 56
BAB V 60
KESIMPULAN DAN SARAN 60
A. Kesimpulan 60
B. Saran 61
DAFTAR PUSTAKA 64

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Surat Izin Permintaan Data Penelitian Skripsi

Lampiran II Dokumentasi Penelitian

ABSTRAK

Pelanggaran *Over Dimension* dan *Over Load* (ODOL) pada kendaraan angkutan barang, terutama angkutan kelapa sawit di Kabupaten Sekadau, masih menjadi persoalan yang cukup sering ditemukan. Pelanggaran tersebut menimbulkan berbagai dampak, seperti terganggunya keselamatan lalu lintas, percepatan kerusakan infrastruktur jalan, serta meningkatnya potensi kecelakaan. Ketentuan mengenai batas dimensi dan kapasitas muatan kendaraan sebenarnya telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2021. Namun, dalam praktiknya masih banyak ditemukan kendaraan yang melakukan pelanggaran. Kondisi ini menunjukkan bahwa pelaksanaan hukum di lapangan belum berjalan sebagaimana mestinya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan tanggung jawab pelaku usaha terhadap pelanggaran ODOL pada kendaraan angkutan kelapa sawit serta mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan pelanggaran tersebut tetap terjadi.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris dengan sifat penelitian deskriptif. Data penelitian diperoleh melalui data primer dan data sekunder. Data primer dikumpulkan melalui wawancara langsung dengan pelaku usaha, pengemudi, Dinas Perhubungan, dan Aparat Kepolisian. Sementara itu, data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan yang mencakup peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, artikel ilmiah, dan hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan pokok permasalahan. Seluruh data yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan metode kualitatif untuk memahami bagaimana hukum diterapkan dalam praktik di masyarakat.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab pelaku usaha terhadap pelanggaran ODOL belum dilaksanakan secara maksimal. Sebagian besar pelaku usaha telah mengetahui adanya aturan mengenai batas muatan kendaraan, tetapi pemahaman terhadap ketentuan teknis dan akibat hukum dari pelanggaran tersebut masih terbatas. Pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan bersama Kepolisian juga masih belum optimal karena intensitas razia yang terbatas dan penindakan yang lebih dominan berupa teguran. Dalam periode 1 Januari sampai dengan 20 April 2026, tercatat sebanyak 26 kendaraan memperoleh teguran akibat pelanggaran ODOL. Faktor-faktor yang memengaruhi terjadinya pelanggaran meliputi tuntutan ekonomi, target pengiriman barang, keterbatasan sarana pengawasan seperti belum tersedianya jembatan timbang permanen, serta rendahnya tingkat kesadaran hukum pelaku usaha.

Kata Kunci: Tanggung Jawab Pelaku Usaha, *Over Dimension*, *Over Load*, Angkutan Kelapa Sawit, Kabupaten Sekadau.

ABSTRACT

Load capacity limits are actually regulated in Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, Government Regulation Number 55 of 2012 concerning Vehicles, and Minister of Transportation Regulation Number 18 of 2021. However, in practice, many vehicles still commit violations. This situation indicates that law enforcement in the field has not been running as expected. This study aims to determine how business actors implement responsibilities regarding ODOL violations in palm oil transportation vehicles and to identify the factors that contribute to these violations.

This study uses an empirical juridical method with a descriptive research approach. Data were obtained through primary and secondary data. Primary data were collected through direct interviews with business actors, drivers, the Transportation Agency, and the police. Meanwhile, secondary data was obtained through a literature review, covering laws and regulations, books, journals, scientific articles, and previous research relevant to the topic. All data obtained was then analyzed using qualitative methods to understand how the law is applied in practice in society.

The results of the study indicate that business actors' responsibilities regarding ODOL violations have not been optimally implemented. Most business actors are aware of the regulations regarding vehicle load limits, but their understanding of the technical provisions and legal consequences of such violations remains limited. Supervision conducted by the Transportation Agency and the Police is also still suboptimal due to limited raid intensity and a predominance of warnings. Between January 1 and April 20, 2026, a total of 26 vehicles received warnings for ODOL violations. Factors influencing the occurrence of violations include economic demands, delivery targets, limited monitoring facilities such as the lack of permanent weighbridges, and low levels of legal awareness among business actors.

Keywords: Business Actor Responsibility, Over Dimension, Over Load, Palm Oil Transportation, Sekadau Regency.

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kehidupan sehari-hari, kendaraan angkutan barang merupakan hal yang sering dijumpai di jalan raya, khususnya di daerah yang memiliki aktivitas perkebunan seperti Kabupaten Sekadau. Kendaraan tersebut digunakan untuk mengangkut hasil produksi seperti kelapa sawit, dari tempat perkumpulan menuju pabrik pengolahan. Pada praktiknya, kendaraan angkutan yang membawa muatan dalam jumlah besar, bahkan melebihi kapasitas sangat sering dijumpai. Kondisi ini sering dianggap hal biasa oleh masyarakat maupun pelaku usaha. Padahal, kendaraan yang membawa muatan berlebih dan dimensi yang tidak sesuai menimbulkan berbagai permasalahan, baik dari segi keselamatan maupun kerusakan infrastruktur jalan.

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat karena menjadi salah satu sarana yang menunjang kegiatan perekonomian, khususnya dalam proses pendistribusian barang dan jasa dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Keberadaan transportasi angkutan barang menjadi sangat penting pada daerah yang berbasis perkebunan, seperti Kabupaten Sekadau yang sebagian besar bergantung pada sektor kelapa sawit.

Dalam era globalisasi dan pertumbuhan ekonomi yang pesat, sektor transportasi barang memegang peranan penting dalam mendukung distribusi logistik nasional. Transportasi berarti mengangkut atau membawa

barang/penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan dengan transportasi ini untuk dapat mencapai tempat tujuan dengan menaikkan utilitas atau kegunaan dari barang yang diangkut.[1] Salah satu moda transportasi yang paling banyak digunakan adalah kendaraan angkutan. Namun, di balik pertumbuhan ini, muncul berbagai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran dimensi berlebih (*over dimension*) dan muatan berlebih (*over load*) pada kendaraan angkutan barang. Fenomena ini tidak hanya berdampak pada kerusakan infrastruktur jalan, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas serta menimbulkan kerugian ekonomi yang signifikan bagi negara.

Permasalahan *over dimension* dan *over load* pada kendaraan angkutan telah menjadi isu nasional yang mendapat perhatian serius dari pemerintah, masyarakat, dan pelaku usaha. Kendaraan yang melebihi dimensi dan muatan ini dapat meningkatkan terjadinya kecelakaan di jalan raya, karena kendaraan ini memiliki stabilitas yang rendah dan lebih sulit untuk dikendalikan, apalagi saat menghadapi jalan yang rusak. Hal ini menyebabkan kerusakan jalan yang lebih cepat dari umur rencana, meningkatkan biaya pemeliharaan infrastruktur, serta membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Dalam konteks ini, kerugian dari permasalahan perekonomian ini tidak hanya dirasakan oleh pemerintah setempat yang menanggung biaya perbaikan, tetapi juga dirasakan oleh masyarakat yang mengalami gangguan dalam

[1] Gunawan Herry, *Pengantar Transportasi dan Logistik*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014,hlm.1

aktivitas ekonomi sehari-hari. Kondisi ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara ketentuan hukum yang berlaku dan tanggung jawab pelaku usaha dalam menjalankan usahanya.

Selain dari kerusakan infrastruktur, kendaraan *over dimension* dan *over load* memiliki dampak terhadap keselamatan lalu lintas. Kendaraan dengan muatan berlebih cenderung mengalami penurunan kemampuan seperti pengereman dan stabilitas, sehingga meningkatkan potensi kecelakaan lalu lintas. Kondisi ini menunjukkan adanya permasalahan dalam penegakan hukum. Penegakan hukum dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu faktor hukum, aparat penegak hukum, sarana dan prasarana, masyarakat, serta budaya hukum.[2] Dalam pelanggaran *over dimension* dan *over load*, faktor masyarakat dan budaya hukum adalah yang paling dominan, yang mana pelanggaran terhadap ketentuan muatan ini justru dianggap sebagai hal yang biasa.

Tantangan utama dalam penanganan pelanggaran ini terletak pada lemahnya penegakan hukum dan rendahnya kesadaran pelaku usaha terhadap pentingnya kepatuhan terhadap regulasi. Banyak pelaku usaha yang lebih mengutamakan efisiensi biaya dan keuntungan jangka pendek tanpa mempertimbangkan dampak jangka panjang terhadap infrastruktur dan keselamatan publik.[3] Pada daerah Kabupaten Sekadau, praktik over dimension dan over load sangat berkaitan dengan aktivitas distribusi kelapa

[2] Soerjono Soekanto, 2014, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hlm. 45.

[3] Febriani, S. P., & Mintarsih, M. (2023). *Penegakan Hukum dalam Kebijakan Zero ODOL terhadap pengangkutan barang*. Jakarta, Reformasi Hukum.

sawit. Tingginya frekuensi penggangkutan hasil perkebunan menyebabkan kendaraan angkutan sering digunakan secara maksimal, bahkan melebihi batas yang telah ditentukan.

Secara hukum, tanggung jawab pelaku usaha terhadap pelanggaran *over dimension* dan *over load* telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan, seperti pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam pasal 169 ayat (1) yang menegaskan bahwa Pengemudi atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, termaksud ketentuan mengenai dimensi dan muatan, lebih lanjutnya dalam pasal 307 UU No 22 Tahun 2009 yang memberikan sanksi bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan yang melebihi daya angkut dan dimensi yang ditetapkan. Pelanggaran ini juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan Permenhub No. 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbang Kendaraan Bermotor di Jalan. Namun, keberadaan regulasi tersebut belum sepenuhnya diterapkan secara efektif. Hal ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara norma hukum dengan kenyataannya di lapangan.

Dalam proses distribusi kelapa sawit, terdapat pihak yang memiliki peran penting, yaitu pemilik RAM (Rumah Timbang atau tempat penampungan). Pemilik RAM berperan dalam melakukan penimbangan dan pengaturan muatan sebelum dikirim ke pabrik. Dengan peran itu, pemilik

RAM turut menentukan kendaraan tersebut sesuai dengan ketentuan atau justru melebihi kapasitas yang diperbolehkan. Dalam perspektif tanggung jawabnya, pelaku usaha sebagai pihak yang memperoleh keuntungan dari kegiatan distribusi ini seharusnya tidak hanya berfokus pada keuntungannya saja, tetapi juga harus bertanggung jawab atas dampak yang telah ditimbulkan dari kegiatan usahanya.

Meskipun aturan mengenai *over dimension* dan *over load* telah diatur dengan jelas, pada kenyataannya pelanggaran tersebut masih sering ditemukan. Hal ini terbukti dengan adanya aksi unjuk rasa yang dilakukan ratusan sopir truk di Kabupaten Kuburaya pada Tahun 2025, yang menolak adanya penegakan aturan kendaraan ODOL karena dinilai memberatkan pelaku usaha angkutan barang.[4] Selain itu, media lokal juga menunjukkan adanya truk dengan muatan dan dimensi yang berlebih masih marak melintas di ruas-ruas jalan Kalimantan Barat, termasuk jalur yang menghubungkan Pontianak dan daerah sekitarnya.[5] Fenomena ini membuktikan adanya kesenjangan antara ketentuan hukum yang berlaku dengan praktiknya di lapangan.

Selain ketentuan umum mengenai pemuatan barang, terdapat juga ketentuan teknis yang mengatur dimensi kendaraan angkutan kelapa sawit, Berdasarkan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Dimensi

---

[4] Gregorius. 2025. *Sopir Truk Kalbar Demo Tolak Aturan ODOL dan Desak Pemerintah Penuhi Kebutuhan BBM Subsidi*. Sopir Truk Kalbar Demo Tolak Aturan ODOL dan Desak Pemerintah Penuhi Kebutuhan BBM Subsidi (diakses pada tanggal 25 Januari 2026, pukul 21.35)

[5] Syahriani Siregar. 2023. *Truk ODOL Masih Marak*. Truk ODOL Masih Marak. (diakses pada tanggal 25 Januari 2026, pukul 20.47)

Angkutan Kelapa Sawit dan Angkutan Sampah Rumah Tangga, kendaraan angkutan kelapa sawit dapat menggunakan bak muatan terbuka berupa *dump truck* atau *arm roll*. Ketentuan tersebut sebagai berikut :

Konfigurasi Sumbu	**JBI Maksimum**	**Panjang Bak Maksimum**	**Tinggi Dalam Bak Maksimum**	**Keterangan**
1.2	**8.750 kg**	**4.000 mm**	**1.000 mm**	**Tanpa Teralis**
			700 mm	**Teralis max. 500 mm**
	16.000.kg	5.000 mm	1.100 mm	Tanpa teralis
			850 mm	Teralis max. 450 mm
1.22	24.000 kg	6.000 mm	1.200 mm	Tanpa teralis
			1.000 mm	Teralis max. 400 mm
1.1.22	30.000 kg	6.000 mm	1.300 mm	Tanpa teralis
			1.100 mm	Teralis max. 400 mm

Sumber: Direktorat Jenderal Perbubungan Darat, 2022.[6]

[6] Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2022, *Surat Jenderal Perhubungan Darat tentang Dimensi Angkutan Kelapa Sawit dan Angkutan Sampah Rumah Tangga.*

Berdasarkan tabel tersebut, penelitian ini difokuskan pada kendaraan dengan konfigurasi sumbu 1.2 dan JBI paling tinggi 8.750 kg, panjang bak maksimum 4.000 mm, dengan tinggi dalam bak maksimum 1.000 mm tanpa teralis atau 700 mm apabila menggunakan teralis dengan tinggi maksimum 500 mm. Pemilihan ini didasarkan pada karakteristik penggunaannya yang cukup dominan dalam aktivitas pengangkutan kelapa sawit di lapangan. Adapun sebagai gambaran, berikut terdapat dokumentasi kendaraan yang terindikasi melebihi kapasitas muatannya:



(sumber : dokumentasi penulis, 22 Februari 2026)

Gambar tersebut menunjukkan adanya praktik pengangkutan barang yang melampaui batas kapasitas muatan yang tidak sesuai dengan spesifikasi

teknis yang ditetapkan. Hal ini dapat dilihat dari kondisi muatannya yang melebihi tinggi bak kendaraan serta beban yang tidak proporsional, yang berpotensi mengganggu keseimbangan kendaraan saat beroperasi.

Dalam proses pengangkutan, pelaku usaha berperan penting dalam menentukan jumlah muatan yang diangkut oleh kendaraan. Pelaku usaha bukan hanya pihak yang memperoleh keuntungan dari pengangkutan, tetapi juga sebagai pihak yang menentukan kebijakan operasional, yang juga terkait dengan jumlah muatan yang dibawa kendaraan. Oleh karena itu, pelanggaran ketentuan dimensi dan muatan kendaraan tidak dapat terlepas dari tanggung jawab pelaku usaha. Namun, dalam praktiknya pihak yang sering berhadapan dengan aparat adalah pengemudi kendaraan. Hal ini menyebabkan pelanggaran *Over Dimension* dan *Over Load* sering dianggap sebagai kesalahan pengemudi, padahal keputusan muatan umumnya ditentukan oleh pelaku usaha. Keadaan ini menimbulkan pertanyaan mengenai tanggung jawab pelaku usaha serta implementasi tanggung jawabnya dalam praktik pengangkutan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, diketahui bahwa pelanggaran *over dimension* dan *over load* masih sering terjadi, meskipun telah diatur dalam Perundang-undangan. Hal ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara ketentuan hukum dengan pelaksanaannya di lapangan. Oleh sebab itu, penulis tertarik untuk meneliti dan mengkaji permasalahan tersebut dalam penelitian skripsi yang berjudul “Tanggung Jawab Pelaku Usaha Terhadap Pelanggaran

Over Dimension dan *Over Load* Kendaraan Angkutan Kelapa Sawit di Kabupaten Sekadau."

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana implementasi tanggung jawab pelaku usaha dalam praktik di lapangan terkait pelanggaran *over dimension* dan *over load* pada kendaraan angkutan kelapa sawit?
2. Apa faktor-faktor pelaku usaha masih tetap melakukan pelanggaran *over dimension* dan *over load*?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan implementasi tanggung jawab pelaku usaha dalam praktik di lapangan terkait pelanggaran *Over Dimension* dan *Over Load* pada kendaraan angkutan kelapa sawit.
2. Untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi pelaku usaha dalam praktik di lapangan terkait pelanggaran *Over Dimension* dan *Over Load.*

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu hukum, khususnya pada bidang hukum transportasi dan penegakan lalu lintas yang berkaitan dengan pelanggaran *over dimension* dan *over load*. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bahan kajian akademik mengenai

tanggung jawab pelaku usaha angkutan barang terhadap pelanggaran ketentuan muatan dan dimensi kendaraan.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan petimbangan bagi pemerintah daerah serta aparat penegak hukum dalam meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran, diharapkan juga penelitian ini dapat meningkatkan pemahaman kepada pelaku usaha tentang pentingnya kepatuhan terhadap ketentuan muatan dan dimensi kendaraan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dan meningkatkan kesadaran akan tanggung jawab hukum, bagi masyarakat penelitian ini diiharapkan dapat memberikan pemahaman mengenai dampak negatif pelanggaran *over dimension* dan *over load* baik tehadap keselamatan berlalu lintas, kerusakan infrastruktur jalan dan resiko kecelakan lalu lintas, serta dapat menjadi referensi dan kajian bagi mahasiswa dalam pengembangan ilmu hukum, khususnya berkaitan dengan hukum transportasi, penegakan hukum lalu lintas, dan tanggung jawab pelaku usaha angkutan barang.

E. Keaslian Penelitian

No	Peneliti	Judul	Hasil	Perbedaan
1.	Febriani, Sintia Putri, dan	Penegakan Hukum Dalam Kebijakan Zero	Penegakan hukum dari penelitian ini	Penelitian Febriani dkk. (2023) berfokus pada kinerja aparat dalam

	Mimin Mintarsih (2023)	Overdimension dan Overloading Terhadap Pengangkutan Barang	dilakukan melalui pengawasan dan penindakan, penelitian ini masih memiliki kendala teknis dan kurangnya koordinasi, kesadaran hukum dari pemilik kendaraannya masih rendah.	melakukan pengawasan dan penindakan di jalan (Hukum Publik), sedangkan penelitian penulis berfokus pada kewajiban dan kepatuhan pelaku usaha (korporasi) dalam memikul beban tanggung jawab hukum atas pelanggaran ODOL di wilayah spesifik Kota Pontianak.
2.	Novi Alvina (2025)	Analisis Hukum Terhadap Dampak Operasional Trailer Dalam Konteks Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Pontianak. (Skripsi)	Penelitian ini menunjukkan persepsi masyarakat Pontianak terhadap keberadaan trailer cenderung negatif. Masyarakat menilai trailer	Penelitian Novi Alvina (2025) Penelitian ini menitikberatkan pada peraturan jalan operasional kendaraan trailer serta persepsi masyarakat terhadap keberadaan trailer di jalan raya. Sedangkan penelitian penulis berfokus pada tanggung

			menimbulkan kemacetan . meningkatkan resiko kecelakaan, serta kerusakan infrastruktur jalan, khususnya jalan sempit.	jawab pelaku usaha angkutan barang terhadap pelanggaran ODOL, khususnya berkaitan dengan kepatuhan terhadap ketentuan muatan dan dimensi kendaraan dan penerapan sanksinya.
3.	Totos Prayitno (2025)	Kewajiban Hukum Pelaku Usaha dalam Mematuhi Batas Muatan Kendaraan pada Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) di Siantan. (Skripsi)	Penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kewajiban hukum terkait batas muatan angkutan barang dalam UU No. 22 Tahun 2009 masih belum efektif, dan pelanggaran overload di UPPKB Siantan	Penelitian Totos Prayitno (2025) menitikberatkan pada fenomena pelanggaran overload, faktor ekonomi sebagai penyebabnya, serta pelaku usaha yang diposisikan sebagai subjek pelanggarnya. Sedangkan skripsi penulis berfokus pada tanggung jawab hukum pelaku usaha terhadap pelanggaran ODOL,

			masih terjadi masif dan berulang meski telah dilakukan penimbangan dan pemeriksaan.	termasuk pada implementasi tanggung jawabnya dalam praktik serta peran dan efektivitas penegakan hukumnya.