

ZERO OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL)
DI UPPKB GUYANGAN NGANJUK PERSPEKTIF *MAŞLAHAH*



SKRIPSI

**DISUSUN DAN DIAJUKAN
KEPADA FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA
UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN DARI SYARAT-SYARAT
MEMPEROLEH GELAR SARJANA STRATA SATU
DALAM ILMU HUKUM ISLAM**

**OLEH:
AHMAD RIFOI SULTHONI
15370083**

**PEMBIMBING:
SITI JAHROH, S.H.I., M.SI.**

**HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA
2022**

ABSTRAK

Fenomena truk *over dimension* dan *over loading* kerap terjadi di jalanan Indonesia. Truk kelebihan dimensi dan kelebihan berat yang tidak sesuai dengan aturan pabrikan produsen truk dan tidak sesuai dengan aturan perundang-undangan di Indonesia dinilai menjadi penyebab utama dalam kerusakan jalan, kerusakan insfrastruktur dan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materiel bahkan sampai dengan jatuhnya korban jiwa. Dalam menindaklanjuti permasalahan truk *over dimension* dan *over loading*, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan menginisiasi kebijakan bernama *Zero Over Dimension Over Loading* berdasarkan UU No. 22 Th. 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan guna menekan truk *ODOL* yang bebas berkeliaran di jalanan Indonesia. Dari eksistensi kebijakan *Zero ODOL*, penulis berusaha meneliti implementasi pemberlakuan *Zero ODOL* di salah satu jembatan timbang di Jawa Timur, yaitu UPPKB Guyangan Nganjuk. Apakah implementasi *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan sesuai dengan teori efektifitas hukum? dan bagaimana *maṣlahah* memandang argumentasi para sopir pelanggar *ODOL*?

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian lapangan (*field research*) dengan menggunakan teori efektivitas hukum dan teori *maṣlahah*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektivitas hukum implementasi *Zero ODOL* khususnya dilokasi penelitian penulis yaitu di UPPKB Guyangan, Nganjuk. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui argumentasi dari para sopir pelanggar *ODOL* kemudian menganalisisnya dengan teori *maṣlahah*.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan penerapan aturan *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan belum bisa dikatakan efektif dari pandangan efektivitas hukum, karena dalam 5 faktor penentu efektivitas hukum, pada setiap faktornya masih terjadi kendala. Argumentasi sopir pelanggar *Over Dimension Over Loading* di UPPKB Guyangan menunjukkan adanya paksaan dari pihak pemilik barang dan pemilik/operator kendaraan untuk mengemudikan kendaraan *ODOL*. Hal tersebut tidak sesuai dengan aspek *ḥifẓ an-nafs* dan *ḥifẓ al-māl* dalam teori *maṣlahah*.

Kata kunci: *Over Dimension Over Loading*, Efektivitas Hukum, *Maṣlahah*

ABSTRACT

The phenomenon of trucks over dimension and over loading often occurs on the streets of Indonesia. Over dimension and over loading trucks are not in accordance with the rules of the truck manufacturer and are not in accordance with the laws and regulations in Indonesia. Over dimension and over loading trucks are considered to be the main causes of road damage, infrastructure damage and traffic accidents that result in material losses and even fatalities. In following up on the problem of over dimension and over loading trucks, the government through the Ministry of Transportation initiated a policy called Zero Over Dimension Over Loading based on Law No. 22 Th. 2009 concerning Road Traffic and Transportation to suppress ODOL trucks that are free to roam the streets of Indonesia. From the existence of the Zero ODOL policy, the author tries to examine the implementation of Zero ODOL at one of the weigh bridges in East Java, namely UPPKB Guyangan Nganjuk. Is the implementation of Zero ODOL at UPPKB Guyangan in accordance with the theory of legal effectiveness? and how does the maşlahah theory look at the arguments of the drivers for ODOL violators?

In conducting this research, the author uses field research methods using the theory of legal effectiveness and the theory of maşlahah. This research aims to determine the legal effectiveness of implementing Zero ODOL, especially in the author's research location, namely UPPKB Guyangan, Nganjuk. This research also aims to find out the arguments of the drivers of ODOL violators and then analyze them from the perspective of the maşlahah theory.

The results of this study indicate that the application of the Zero ODOL rule at UPPKB Guyangan cannot be said to be effective from the perspective of legal effectiveness, because in the 5 determining factors of legal effectiveness, there are still obstacles in each of them. The argument of the driver who violates Over Dimension Over Loading at UPPKB Guyangan shows that there is coercion on the part of the owner of the goods and the owner/operator of the vehicle to drive the ODOL vehicle. This is not in accordance with the aspects of ḥifẓ an-nafs and ḥifẓ al-māl in maşlahah theory.

Keyword: Over Dimension Over Loading, legal effectiveness, Maşlahah

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN DAN BEBAS PLAGIARISME

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN DAN BEBAS PLAGIARISME

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Ahmad Rifqi Sulthoni

NIM : 15370083

Program Studi : Hukum Tata Negara

Fakultas : Syari'ah dan Hukum

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “*Zero Over Dimension Over Loading (ODOL)* di UPPKB Guyangan Nganjuk Perspektif *Maslahah*” adalah hasil dari penelitian sendiri dan bukan hasil dari plagiat orang lain, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Jika dikemudian hari terbukti bahwa bukan karya sendiri atau melakukan plagiasi maka saya siap ditindak lanjuti dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Dengan demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Yogyakarta, 23 Agustus 2022 M
25 Muharram 1444 H

Yang menyatakan,



Ahmad Rifqi Sulthoni

SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI

SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI

Hal: Skripsi Saudara Ahmad Rifqi Sulthoni

Kepada Yth.,
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum
UIN Sunan Kalijaga
Yogyakarta

Assalamualaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, meneliti, dan mengoreksi serta menyarankan perbaikan seperlunya, maka kami berpendapat bahwa skripsi saudara:

Nama : Ahmad Rifqi Sulthoni

NIM : 15370083

Judul : *Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) di UPPKB
Guyangan Perspektif Masalah*

Sudah dapat diajukan kepada prodi Hukum Tata Negara Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta sebagai salah satu syarat memperoleh gelar sarjana strata satu dalam Ilmu Hukum Islam.

Dengan ini kami mengharap agar skripsi atau tugas akhir saudara tersebut diatas dapat segera dimunaqosyahkan. Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 23 Agustus 2022 M
25 Muharram 1444 H

Pembimbing,



Siti Jahroh, S.H.I., M.S.I.
NIP. 19790418 200912 2 001

HALAMAN PENGESAHAN



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 512840 Fax. (0274) 545614 Yogyakarta 55281

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : B-1208/Un.02//PP.00.9/08/2022

Tugas Akhir dengan judul : ZERO OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL)
DI UPPKB GUYANGAN NGANJUK PERSPEKTIF MASLAHAH

yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : AHMAD RIFQI SULTHONI
Nomor Induk Mahasiswa : 15370083
Telah diujikan pada : Jumat, 12 Agustus 2022
Nilai ujian Tugas Akhir : A

dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

TIM UJIAN TUGAS AKHIR



Valid ID: 621de0248f6eb

Ketua Sidang
Siti Jahroh, S.H.I., M.SI.
SIGNED



Valid ID: 62ff8dd73ed43

Penguji I
Dr. H. M. Nur, S.Ag., M.Ag.
SIGNED



Valid ID: 62fc2ac786df4

Penguji II
Fitri Atur Arum, S.H., M.H., M.Sc
SIGNED



Valid ID: 63043f7675921

Yogyakarta, 12 Agustus 2022
UIN Sunan Kalijaga
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prof. Dr. Drs. H. Makhrus, S.H., M.Hum.
SIGNED

MOTTO

“A CALM SEA DOES NOT MAKE A GOOD SAILOR”

(Franklin D. Roosevelt)

Pepatah sekaligus motto hidup yang saya dapatkan ketika duduk di bangku sekolah 1 KMI, dikenalkan oleh wali kelas saya Ust. Arief Fathurrahman, beliau adalah salah satu guru yang memberi kesan mendalam pada diri saya.



STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

Kedua orang tua, bapak dan ibu saya tercinta dan segenap keluarga yang selalu mendukung saya;

Para guru saya RA, MI, SD, KMI dan seluruh guru ngaji saya yang tidak bisa saya sebutkan detail satu-persatu;

Almamater tercinta, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta beserta seluruh dosen, staff dan rekan mahasiswa yang saya temui dan berkontribusi dalam 14 (empat belas) semester saya di UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.



STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

Transliterasi huruf Arab-Latin yang dipakai dalam penyusunan skripsi ini berpedoman pada surat keputusan bersama Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor: 158/1987 dan 0543b/u/1987 tertanggal 22 Januari 1988.

A. Konsonan Tunggal

<i>Huruf Arab</i>	<i>Nama</i>	<i>Huruf Latin</i>	<i>Keterangan</i>
ا	Alīf	Tidak dilambangkan	
ب	Ba'	B	Be
ت	Ta'	T	Te
ث	ṡa'	ṡ	s (dengan titik di atas)
ج	Ĵim	J	Je
ح	Hā'	ḥ	Ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha'	Kh	K dan h
د	Dāl	D	De
ذ	Ẓāl	Ẓ	Z (dengan titik di atas)
ر	Ra'	R	Er
ز	Za'	Z	Zet
س	Sīn	S	Es
ش	Syīn	Sy	Es dan ye
ص	Sād	ṣ	Es (dengan titik di bawah)
ض	Dād	ḍ	De (dengan titik di bawah)

ط	Tâ'	t	Te (dengan titik di bawah)
ظ	Zâ'	z	Zet (dengan titik di bawah)
ع	'Aīn	'	Koma terbalik ke atas
غ	Gaīn	G	Ge
ف	Fa'	F	Ef
ق	Qāf	Q	Qi
ك	Kāf	K	Ka
ل	Lām	L	'el
م	Mīm	M	'em
ن	Nūn	N	'en
و	Wāwu	W	W
ه	Ha'	H	Ha
ء	Hamzah	'	Apostrof
ي	Ya'	Y	Ye

B. Konsonan Rangkap Karena Syaddah ditulis rangkap

مُتَعَدِّدَةٌ	Ditulis	<i>Muta'addidah</i>
عِدَّة	Ditulis	<i>'iddah</i>

C. *Ta' Marbūtah* di akhir kata

1. Bila *ta' Marbūtah* di baca mati ditulis dengan *h*, kecuali kata-kata Arab yang sudah terserap menjadi bahasa Indonesia, seperti salat, zakat dan sebagainya.

حِكْمَةٌ	Ditulis	<i>ḥikmah</i>
جِزْيَةٌ	Ditulis	<i>Jizyah</i>

2. Bila *ta' Marbūtah* diikuti dengan kata sandang “*al*” serta bacaan kedua itu terpisah, maka ditulis dengan *h*

كَرَامَةُ الْأَوْلِيَاءِ	Ditulis	<i>Karāmah al-auliā'</i>
--------------------------	---------	--------------------------

3. Bila *ta' Marbūtah* hidup dengan *hâraḳat fathâḥ*, *kasrah* dan *dâmmah* ditulis *t*

زَكَاةُ الْفِطْرِ	Ditulis	<i>Zakāt al-fiṭr</i>
-------------------	---------	----------------------

D. Vokal Pendek

ـَ	<i>fathah</i>	Ditulis	A
ـِ	<i>Kasrah</i>	Ditulis	I

ـَ	<i>ḍammah</i>	Ditulis	U
----	---------------	---------	---

E. Vokal Panjang

1	<i>fathah+alif</i> جَاهِلِيَّة	Ditulis	<i>Ā</i> <i>Jāhiliyyah</i>
2	<i>fathah+ya' mati</i> تَنْسَى	Ditulis	<i>Ā</i> <i>Tansā</i>
3	<i>Kasrah+ya' Mati</i> كَرِيم	Ditulis	<i>Ī</i> <i>Karīm</i>
4	<i>ḍammah+wawu mati</i> فُرُوض	Ditulis	<i>Ū</i> <i>furūd</i>

F. Vokal Rangkap

1	<i>fathah+ya' mati</i> بَيْنَكُمْ	Ditulis	<i>Ai</i> <i>bainakum</i>
2	<i>fathah+wawu mati</i> قَوْل	Ditulis	<i>Au</i> <i>Qaul</i>

G. Vokal pendek yang berurutan dalam satu kata

Penulisan vokal pendek yang berurutan dalam satu kata dipisahkan dengan tanda apostrof (‘)

1	أَنْتُمْ	Ditulis	<i>a’antum</i>
2	لَئِنْ شَكَرْتُمْ	Ditulis	<i>La’in syakartum</i>

H. Kata Sandang Alīf+Lām

1. Bila kata sandang *Alīf+Lām* diikuti huruf *qamariyyah* ditulis dengan *al*.

الْقُرْآن	Ditulis	<i>Al-Qur’ān</i>
الْقِيَاس	Ditulis	<i>Al-Qiyās</i>

2. Bila kata sandang *Alīf+Lām* diikuti *Syamsiyyah* ditulis dengan menggunakan huruf *Syamsiyyah* yang mengikutinya, serta dihilangkan huruf *l* (el)-nya.

السَّمَاء	Ditulis	<i>as-Samā</i>
الشَّمْس	Ditulis	<i>as-Syams</i>

I. Huruf Besar

Penulisan huruf besar disesuaikan dengan Ejaan Yang Disempurnakan (EYD).

J. Penulisan kata-kata dalam rangkaian kalimat

Kata-kata dalam rangkaian kalimat ditulis menurut bunyi atau pengucapannya.

أَهْلِ السُّنَّةِ	Ditulis	<i>Žawî al-furūd</i>
	Ditulis	<i>ahl as-Sunnah</i>

K. Pengecualian

Sistem transliterasi ini tidak berlaku pada:

1. Kosa kata Arab yang lazim dalam Bahasa Indonesia dan terdapat dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, misalnya: al-Qur'an, hadis, mazhab, syariat, lafaz.
2. Judul buku yang menggunakan kata Arab, namun sudah dilatinkan oleh penerbit, seperti judul buku *al-Hijab*.
3. Nama pengarang yang menggunakan nama Arab, tapi berasal dari negara yang menggunakan huruf latin, misalnya Quraish Shihab, Ahmad Syukri Soleh.
4. Nama penerbit di Indonesia yang menggunakan kata Arab, misalnya Toko Hidayah, Mizan.

KATA PENGANTAR

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله رب العالمين وبه نستعين على أمور الدنيا والدين.

أشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له و أشهد أن محمدا رسوله والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين أما بعد...

Puja dan puji syukur selalu penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat, inayah, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat beserta salam penulis ucapkan kepada baginda agung Nabi Muhammad SAW, beserta keluarganya, sahabatnya dan kita semua para umatnya yang selalu mengharapakan syafa'atnya didunia maupun diakhirat kelak.

Dalam penelitian, penulisan, penyusunan dan penyelesaian skripsi degan judul “*Zero Over Dimension Over Loading (ODOL)* di UPPKB Guyangan Nganjuk Perspektif *Maṣlahah*” ini bertujuan untuk memenuhi dan melengkapi persyaratan guna mencapai gelar Sarjana Hukum Islam pada Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syari’ah dan Hukum UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta. Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak akan terwujud sebagaimana yang diharapkan, tanpa bimbingan dan bantuan serta tersedianya fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh beberapa pihak. Dengan segenap kerendahan hati, penyusun menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang dengan ikhlas membantu penyusunan skripsi ini, terutama kepada:

1. Rektor Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Bapak Prof. Dr. Phil. Al-Makin, S.Ag., M.A.
2. Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Bapak Prof. Dr. Drs. H. Makhrus, S.H., M.Hum.
3. Ketua Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah) Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Bapak Drs. M. Rizal Qosim, M.S.I., Sekretaris Jurusan Bapak Gugun El Guyanie, S.H.I., LL.M.
4. Ibu Dosen Siti Jahroh, S.H.I., M.S.I, selaku Dosen Pembimbing Akademik (DPA) sekaligus Dosen Pembimbing Skripsi (DPS) saya yang telah membimbing dan mengarahkan saya dengan sabar dan teliti, tanpa bimbingan dan arahan beliau, mungkin mustahil bagi saya dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik, benar dan rapi.
5. Segenap staf pengajar/dosen yang telah dengan tulus dan ikhlas membekali untuk memperoleh ilmu yang bermanfaat sehingga dapat menyelesaikan studi di Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Yogyakarta.
6. Tata Usaha Jurusan Pak Didik dan juga Ibu Trisnawati yang membantu, mendukung dan memberi kemudahan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
7. Guru-guru saya selama masa sekolah di RA, MI, SD dan KMI yang belum bisa saya sebut satu-persatu.
8. Mas Atma dan seluruh petugas BPTD Wilayah XI Jawa Timur, yang telah memberi saya izin untuk melakukan penelitian di UPPKB Guyangan Nganjuk.

9. Korsatpel UPPKB Guyangan Nganjuk, Bapak Ferdy Sukananda, A.TD beserta seluruh jajaran petugas UPPKB Guyangan, Pak Mada Agus, Pak Danu, Pak Hari, Mas Adi, Mas Sindu, Mas Oxky, Pak Ali dan seluruh petugas UPPKB Guyangan yang belum bisa saya sebutkan satu-persatu. Terimakasih karna telah mengizinkan dan banyak membantu dalam penelitian lapangan saya.
10. Ibu dan bapak saya, Ibu Umro'in Jauhari dan Bapak Muhtarom, berkat do'a, bimbingan, nasehat dan dukungan beliau berdua, tanpa mereka berdua saya hanyalah ruh yang terombang-ambing dalam alam ruh. Tak lupa saya ucapkan permintaan maaf karena belum bisa membuat beliau berdua bahagia hingga saat ini.
11. Kakak kandung dan kakak ipar, Qonita Nuril Ula dan Ahmad Bahari Ilmi yang telah menolong saya dari kematian saat kelaparan di Jogja. Terimakasih, berkat bantuan kalian berdua saya masih memiliki nyawa untuk menulis skripsi ini.
12. Kedua adek, Fina 'Arifatin Faliha dan Muhammad Hafidh Izzuddin yang menjadikan saya hidup dengan penuh semangat dan perjuangan.
13. Seluruh sanak saudaraku yang telah memberikan dukungan baik materiel maupun moril.
14. Para sahabat di Jogja, Azkan Nufus, Dimas Nafidin, M. Amir Fahrudin, Nur Rizki Lazuardi, Ainun Naim, Nur Lifna Deswita Harahap, Fatkhul Masalik dan Muhammad Kohar, Khabib Yulianto terimakasih telah menemani perjuanganku di Jogja dari mulai akademis sampai sekedar bercanda atau tukar argumen pikiran.

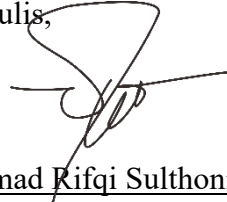
15. Para sahabat Korp Kobar PMII Rayon Ashram Bangsa, Hamdan Saifullah, Shobabul Minan, Yusuf Agus Syihab, Niken Suteki dan lainnya yang belum bisa saya sebut satu-persatu. Warga PMII Rayon Ashram Bangsa, kakak Korp maupun Adik Korp yang belum bisa saya sebutkan satu-persatu.
16. Tim SC PMII Rayon Ashram Bangsa, yang telah melatih insting, jiwa, naluri dan keberanian saya.
17. Keluarga besar Undangan Digimo, Fazal Hawari dan teman-teman yang telah memberi waktu dan kesempatan untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.
18. Permataku hatiku, Reivista Aurally Ivana, seorang gadis yang dengan sabar menemani, menasehati dan membimbingku selama ini. Semoga dan semoga untuk kami berdua diberikan jalan terbaik di waktu yang tepat, amiin.

Dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu oleh penulis dan banyak memberikan kontribusi baik secara langsung maupun tidak langsung untuk membantu terselesaikannya skripsi ini.

Semoga amal dan jasa mereka semua mendapat balasan yang sebaik-baiknya dari Allah SWT. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi penulis sendiri dan siapapun yang membacanya. Terkhusus kepada semua petani tembakau dan cengkeh di Indonesia yang hasil buminya saya hisap dan menjadi teman dalam menulis skripsi ini, semoga kelak semua jerih payahnya berbuah dan menjadi kado terindah yang bisa dipanen diakhirat kelak. Penulis sangat menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan oleh penulis dalam skripsi ini.

Yogyakarta, 19 Agustus 2022 M
21 Muharram 1444 H

Penulis,



Ahmad Rifqi Sulthoni

NIM. 15370083



STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN DAN BEBAS PLAGIARISME.....	iii
SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
MOTTO	vi
PERSEMBAHAN.....	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN	viii
KATA PENGANTAR.....	xiv
DAFTAR ISI.....	xix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	7
D. Telaah Pustaka.....	8
E. Kerangka Teoretik.....	12
F. Metode Penelitian.....	14
G. Sistematika Pembahasan	18
BAB II TEORI EFEKTIVITAS HUKUM DAN TEORI <i>MAŞLAĦAH</i>	20
A. Teori Efektivitas Hukum.....	20
1. Pengertian Efektivitas Hukum.....	20
2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Efektivitas Hukum	21
B. Teori <i>Maşlahah</i>	26
1. Konsep dan Pengertian	26
2. Dasar Hukum.....	27
3. Pembagian <i>Maşlahah</i>	28
BAB III IMPLEMENTASI <i>ZERO OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL)</i> DI UPPKB GUYANGAN NGANJUK	32
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	32
1. Tentang UPPKB Guyangan.....	32
2. Visi, Misi dan Struktur Organisasi	33
3. Fungsi UPPKB	35
B. Pemberlakuan <i>Zero Over Dimension Over Loading (ODOL)</i> di UPPKB Guyangan Periode 2020 – 2022	36

1. Tentang <i>Zero Over Dimension Over Loading (ODOL)</i>	36
2. Dasar Hukum Aturan <i>Zero Over Dimension Over Loading (ODOL)</i>	39
3. Pelanggaran <i>Over Dimension</i> dan <i>Over Loading</i> di UPPKB Guyangan periode 2020 – 2022.....	47
C. Progres Pemberlakuan <i>Zero Over Dimension Over Loading (ODOL)</i> di UPPKB Guyangan	54
1. Persentase pelanggaran <i>ODOL</i> di UPPKB Guyangan periode 2020 – 2022	54
2. Kendala pemberlakuan <i>Zero Over Dimension Over Loading</i> (<i>ODOL</i>) di UPPKB Guyangan	62
3. <i>Zero Over Dimension Over Loading (ODOL)</i> dimata pengemudi kendaraan angkutan barang.....	70
BAB IV ANALISIS TEORI EFEKTIVITAS HUKUM DAN TEORI MASLAHAH TERHADAP IMPLEMENTASI ZERO OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL) DI UPPKB GUYANGAN NGANJUK.....	75
A. Analisis Teori Efektivitas Hukum Terhadap Implementasi <i>Zero Over Dimension Over Loading</i> di UPPKB Guyangan, Nganjuk Periode 2020-2022.....	75
B. Analisis <i>Maslahah</i> Terhadap Argumentasi Pelanggar <i>Over Dimension Over Loading</i> di UPPKB Guyangan, Nganjuk	84
BAB V PENUTUP.....	88
A. Kesimpulan.....	88
B. Saran.....	89
DAFTAR PUSTAKA.....	91
LAMPIRAN.....	I
CURRICULUM VITAE.....	XXI

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Angkutan barang dengan moda transportasi darat menggunakan truk dianggap paling diminati karena fleksibilitas muatannya dan kemampuan jelajah yang lebih luas dibanding menggunakan moda angkutan lain seperti kereta api, kapal laut ataupun pesawat terbang. Selama berpuluh-puluh tahun truk dipercaya menjadi kendaraan andalan pendistribusian logistik untuk pemerataan pembangunan nasional hingga ke pelosok daerah demi kesejahteraan seluruh masyarakat Indonesia. Jika permintaan logistik masyarakat kuat dan pasar bisa memenuhi berbagai macam kebutuhan hidup, maka truk sebagai moda transportasi angkutan barang yang paling diminati akan merasakan dampaknya. Sebaliknya, jika permintaan logistik masyarakat lemah dan pasar tidak bisa memenuhi berbagai macam kebutuhan hidup, angkutan barang semacam truk juga terkena imbas dari loyonya permintaan pasar. Hal ini membuktikan bahwa frekuensi kegiatan angkutan truk bisa menjadi tolak ukur dalam merespon pertumbuhan ekonomi nasional.

Sedemikian dominannya truk sebagai transportasi darat angkutan barang di Indonesia sehingga frekuensi kegiatan truk bisa menjadi tolak ukur dalam menilai pertumbuhan ekonomi nasional, maka truk sebagai kendaraan angkutan barang harus menjadi perhatian khusus pemerintah. Aturan pemerintah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) sendiri secara

umum diatur dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 diikuti beberapa aturan turunannya. Dimensi dan berat kendaraan tercantum detail dalam aturan dengan pertimbangan kemampuan kendaraan dan kemampuan jalan yang dilalui berdasarkan spesifikasi dari produsen kendaraan. Tentu saja produsen kendaraan tidak mempunyai kontrol penuh setelah kendaraan sampai kepada tangan konsumen, disinilah peran pemerintah Indonesia mengatur kendaraan jenis apa yang boleh beroperasi di Indonesia menurut kebutuhan dan kondisi jalan di Indonesia. Tapi tidak bisa dipungkiri, pelanggaran dimensi dan berat berlebih kendaraan muatan masih terjadi dijalanan Indonesia.

Fenomena pelanggaran *Over Dimension Over Loading (ODOL)* pada angkutan barang di Indonesia mejadi permasalahan yang serius. Pengertian dari *Over Dimension Over Loading* terdiri dari dua kelompok kata: *Over Dimension* dan *Over Loading*. *Over Dimension* adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi dan ketentuan peraturan, sedangkan *Over Loading* adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.¹ Faktanya, *Over Dimension Over Loading* (selanjutnya disingkat *ODOL*) dianggap sangat merugikan pemerintah dan masyarakat. Kerusakan jalan akibat *ODOL* memicu peningkatan anggaran untuk pemeliharaan jalan nasional, jalan tol, dan jalan provinsi dengan biaya yang tidak sedikit. Selain membuat kerusakan jalan, *ODOL* juga membuat kerusakan insfrastuktur

¹ Rezky Yostisa, "Kajian Pengendalian Over Dimensi Over Loading" <https://balitbanghub.dephub.go.id/berita/kajian-pengendalian-over-dimensi-over-loading>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.14 WIB.

lainnya seperti kerusakan jembatan, pelabuhan dan juga menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan yang melibatkan truk *ODOL* juga sudah banyak terjadi seperti rem blong, pecah ban dan kendaraan hilang kendali, bahkan diantaranya sampai menimbulkan korban jiwa dan juga kerugian materiel yang tidak sedikit.²

Menindaklanjuti permasalahan *ODOL*, pemerintah Indonesia memberlakukan kebijakan *Zero Overdimension Over Loading*. Kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading* disingkat *Zero ODOL* merupakan peraturan yang diinisiasi oleh Kementerian Perhubungan untuk menormalisasi kendaraan *ODOL* di jalan raya berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan aturan turunannya. Kendaraan dengan kriteria *ODOL* memiliki spesifikasi dimensi yang tidak sesuai dengan standar produksi pabrik dan mengangkut muatan melebihi batas beban yang ditentukan.³ Sejak tahun 2017, Kementerian Perhubungan telah membentuk *action plan* dan *road map* bersama para pemangku kebijakan terkait *Zero ODOL* yang ditargetkan untuk terwujud pada 2023.⁴ Pemerintah menargetkan 1 Januari 2023 Indonesia bebas

² *Ibid.*, akses 20 Juni 2022 pukul 10.42.

³ “Diprotos Sopir Truk, Apa Itu Kebijakan *Zero ODOL*?,” <https://bisnis.tempo.co/read/1564238/diprotos-sopir-truk-apa-itu-kebijakan-zero-odol>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.17 WIB.

⁴ “Tingkatkan Koordinasi Pengawasan *ODOL*, Kemenhub Gelar Webinar,” <https://hubdat.dephub.go.id/id/siaran-pers/tingkatkan-koordinasi-pengawasan-odol-kemenhub-gelar-webinar/>, akses 17 Juni 2022 pukul 15.19 WIB.

ODOL.⁵ Upaya penertiban angkutan barang *ODOL* oleh pemerintah tentu saja berimbas kepada para pengguna jasa angkutan dan penyedia jasa angkutan sebagai pelaku *ODOL*. Dengan adanya penertiban *ODOL*, para pengguna jasa angkutan diwajibkan mematuhi standar aturan yang berlaku, dengan kata lain harus mengurangi berat/jumlah barang yang dikirim dan penyedia jasa angkutan harus memastikan dimensi kendaraan miliknya sesuai dengan aturan. Demi menunjang efektivitas aturan *Zero ODOL*, fasilitas pendukung guna mempersempit ruang gerak *ODOL* juga disiapkan salah satunya adalah Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) atau yang biasa disebut jembatan timbang. Jembatan timbang memiliki peran yang sangat strategis dalam pengendalian berat muatan angkutan barang agar memenuhi ketentuan daya angkut, dimensi dan kelas jalan kendaraan.

Dibarat kota Nganjuk tepatnya di kelurahan Guyangan Kecamatan Bagor Kabupaten Nganjuk Jawa Timur terdapat salah satu jembatan timbang (UPPKB) yang setiap bulannya dilalui ribuan kendaraan muatan. Selama November 2020 total ada 3.187 kendaraan yang diperiksa, dari jumlah itu ada 257 kendaraan yang melanggar. Apa saja pelanggaran ratusan kendaraan tersebut? Mayoritas adalah kendaraan dengan daya angkut yang melebihi (*over load*). Saat ditimbang diketahui jika berat kendaraan melebihi kapasitas sesuai yang tertulis di panduan. Pelanggaran muatan *over load* ini tergolong klasik dan sangat banyak yang melakukannya. Alasannya juga bermacam-macam,

⁵ “Jelang *Zero ODOL* 2023, Kemenhub Terus Sosialisasikan Penegakan Hukum Truk *ODOL*” <https://dephub.go.id/post/read/jelang-zero-odol-2023,-kemenhub-terus-sosialisasikan-penegakan-hukum-truk-odol>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.18 WIB.

mulai kejar setoran, hingga beralasan mengatar barang yang telat pengirimannya.⁶

Batasan berat total dari sebuah kendaraan tergantung dengan kemampuan setiap tipe kendaraan menurut rancangan dari produsen kendaraan, atau bisa dikenal dengan JBB. JBB adalah Jumlah Berat Yang Diperbolehkan adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.⁷ Jadi JBB bisa diartikan adalah spesifikasi berat maksimal kendaraan yang ditentukan oleh pabrikan kendaraan. Sedangkan pemerintah juga mengatur berat total setiap tipe kendaraan berdasarkan kelas jalan yang dilalui disebut dengan Jumlah Berat Yang diizinkan (JBI). JBI adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui.⁸ Pengguna dan penyedia jasa angkutan yang sudah terbiasa mengirim barang secara *ODOL* tentu akan merasa keberatan jika harus mengikuti aturan *Zero ODOL*, hal ini terkait dengan tarif pengiriman. Mereka menganggap kebijakan *Zero ODOL* tidak memperdulikan nasib sopir truk yang tercekik biaya operasional pengiriman barang yang tinggi. Dengan kondisi seperti itu, mereka terpaksa menggunakan truk *ODOL* demi mengurangi biaya operasional yang melambung tinggi. Sebagai contoh: Truk 2 sumbu roda konfigurasi

⁶ “Periksa Ribuan Kendaraan, UPPKB Guyangan Tindak Ratusan Pelanggar” <https://radarkediri.jawapos.com/politik/14/12/2020/periksa-ribuan-kendaraan-uppkb-guyangan-tindak-ratusan-pelanggar>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.18 WIB.

⁷ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Pasal 1 ayat (16).

⁸ *Ibid.*, Pasal 1 ayat (18).

sumbu 1.2 dengan JBI 8.500kg (8.5 Ton)⁹ biasa mengirim barang 8-10 Ton (asumsi: *over load* menurut peraturan yang berlaku), dan ketika aturan *Zero ODOL* sepenuhnya terlaksana maka truk dengan 2 sumbu konfigurasi 1.2 JBI 8.500kg hanya diizinkan mengangkut muatan kurang lebih seberat 5 Ton. Dengan penyesuaian berat muatan tersebut apabila tanpa diikuti penyesuaian tarif pengiriman tentu akan berimbas pada kenaikan harga barang kebutuhan sehari-hari, yang kita ketahui bersama bahwa barang kebutuhan sehari-hari diangkut menggunakan kendaraan angkut semacam truk.

Ditinjau dari pandangan efektivitas hukum, apakah pemberlakuan aturan *Zero ODOL* efektif dalam menekan kendaraan *ODOL* di jalanan? Apakah argumentasi pengemudi pelanggar *ODOL* sesuai dengan konsep *maṣlahah*? Berangkat dari sejumlah permasalahan dan keresahan penulis tersebut diatas, penulis tertarik untuk menelisik ulang undang-undangan dan beberapa peraturan yang mendasari aturan *Zero Over Dimension Over Loading*, yang akan dituangkan melalui tugas akhir dengan judul “*Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) di UPPKB Guyangan Nganjuk Perspektif Maṣlahah*”

⁹ Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.4413/AJ.307/DRJD/2020 tentang Dimensi Angkutan Barang Curah, Pasal 3 huruf A ayat (5).

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah merupakan hal yang sangat penting agar penelitian dapat terarah. Berdasarkan uraian diatas, maka perumusan masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana teori efektivitas hukum memandang implementasi aturan *Zero Over Dimension Over Loading* di UPPKB Guyangan, Nganjuk periode 2020-2022?
2. Bagaimana teori *maṣlahah* memandang argumentasi pelanggaran *Over Dimension Over Loading* di UPPKB Guyangan, Nganjuk?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan fokus permasalahan tersebut, maka dapat diperoleh tujuan penelitian diantaranya:

- a. Untuk mengetahui efektivitas pemberlakuan aturan *Zero ODOL* yang berlaku di UPPKB Guyangan, Nganjuk.
- b. Untuk mengetahui apakah penerapan aturan *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan, Nganjuk sesuai dengan teori *maṣlahah* apabila aturan *Zero ODOL* sepenuhnya terlaksana.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Manfaat Teoritis

Sejalan dengan tujuan penelitian, manfaat teoritis yang diharapkan dapat diambil dari penelitian ilmiah ini antara lain adalah:

- 1) Penelitian ini bisa memberikan kontribusi akademik, khususnya dalam ruang lingkup hukum tata negara.
- 2) Memberi pemahaman teoritis kepada masyarakat dan kepada peneliti selanjutnya mengenai pemberlakuan aturan *Zero ODOL* perspektif hukum di Indonesia dan hukum Islam.

b. Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang diharapkan dari penelitian ini antara lain adalah:

- 1) Penelitian ini bisa menjadi bahan evaluasi dari pemberlakuan aturan *Zero ODOL* agar sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.
- 2) Memberi saran kepada pemerintah berdasarkan bukti empiris dampak pemberlakuan aturan *Zero ODOL* dan hasil dari penelitian ini nantinya dapat menjadi referensi bacaan bagi semua pihak yang membutuhkan khususnya pada jurusan Hukum Tata Negara (*Siyasah*).

c. Sebagai Tugas Akhir dan syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum.

D. Telaah Pustaka

Telaah pustaka mejadi sebuah acuan bagi peneliti dalam melakukan penelitiannya. Penelitian yang membahas mengenai *Over Dimension Over Loading* bukanlah suatu pembahasan yang baru dalam bidang akademis perkuliahan. Dengan mengambil manfaat praktis dari peneliti sebelumnya dan menggunakannya sebagai pembanding agar peneliti bisa memaparkan data yang

konkret. Beberapa penelitian sebelumnya yang bisa ditelaah antara lain sebagai berikut:

Skripsi berjudul “Pelaksanaan Pengawasan *Over Dimension Over Loading* oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau” yang ditulis oleh Dini Ayu Pratiwi dari Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.¹⁰ Dalam penelitiannya Dini Ayu Pratiwi memberikan saran perlunya pelaksanaan pengawasan yang optimal terhadap *over dimension over loading* serta memperjelas Undang-undang tentang angkutan barang dan menetapkan tarif angkutan barang. Selaras dengan penelitian ini, poin memperjelas Undang-undang dan penetapan tarif angkutan barang akan menjadi fokus khusus dalam pembahasan, yang menjadi pembeda dalam penelitian ini

Jurnal berjudul “Sanksi Terhadap Pelanggaran Transportasi Darat *ODOL (Overdimension Overloading)* ditinjau dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan” yang ditulis oleh Syairur Rozi dari Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya.¹¹ Secara umum jurnal ini mengharapkan kepada para pengusaha transportasi untuk dapat mentaati aturan dalam perundang-undangan sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan *ODOL* di jalan raya dan mengurangi kerugian negara akibat kerusakan jalan.

¹⁰ Dini Ayu Pratiwi, “Pelaksanaan Pengawasan *Over Dimension Over Loading* oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau,” Skripsi sarjana Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau (2021)

¹¹ Syairur Rozi, “Sanksi Terhadap Pelanggaran Transportasi Darat *ODOL (Overdimension Overloading)* Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan,” *Jurnal Sains Global Indonesia*, Vol. 2, No. 1, Januari 2021.

Tesis dengan judul “Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit (Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur)” disusun oleh Tesmirizal dari Universitas Batanghari, Jambi.¹² Analisis faktor ekonomi mendorong pelaku melakukan tindakan pelanggaran hukum cukup relevan dengan judul penelitian ini, karna disamping sifat hukum yang mengatur, ada juga prinsip hukum yang mengharuskan hukum memiliki prinsip *maṣlahah* dan adil.

Jurnal berjudul “Analisis Pengaruh Muatan Lebih (*Overloading*) Terhadap Kinerja Jalan dan Umur Rencana Perkerasan Lentur (Studi Kasus Ruas Jalan Raya Pringsurat, Ambarawa-Magelang)” yang ditulis oleh G. Irwan Simanjuntak, Adri Pramusetyo, Bambang Riyanto dan Supriyono dari Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro Semarang.¹³ Jurnal ini meneliti tentang pengaruh *over loading* terhadap kemampuan jalan, dan kurangnya pengawasan dari pihak terkait dalam penanganan kendaraan *ODOL*. Sehingga *ODOL* tidak hanya karna adanya tuntutan dan keuntungan pribadi dari pelaku *ODOL*, tetapi karna ada celah yang bisa dimanfaatkan para pelanggar *ODOL*.

¹² Tesmirizal, “Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit (Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur),” Tesis magister Universitas Batanghari Jambi (2020).

¹³ G. Irwan Simanjuntak dkk., “Analisis Pengaruh Muatan Lebih (*Overloading*) Terhadap Kinerja Jalan dan Umur Rencana Perkerasan Lentur (Studi Kasus Ruas Jalan Raya Pringsurat, Ambarawa-Magelang),” *Jurnal Karya Teknik Sipil*, Vol. 3 No. 3 (2014).

Jurnal dengan judul “Analisis Dampak Beban *Overloading* Kendaraan Berat Angkutan Barang Terhadap Umur Rencana dan Biaya Kerugian Penanganan Jalan” yang ditulis oleh Ika Ulwiyatul Lutfah dan Agus Taufik Mulyono dari Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.¹⁴ Tak bisa dipungkiri, dampak negatif dari *ODOL* adalah kerusakan jalan dan infrastruktur lainnya seperti jembatan dan pelabuhan. Perlunya data perhitungan kemampuan jalan bisa membantu penulis dalam menyajikan data dampak kerusakan jalan yang disebabkan oleh kendaraan angkutan *ODOL*.

Meskipun penelitian ini mempunyai persamaan tema dengan beberapa penelitian diatas yaitu sama-sama meneliti tentang *over loading* dan *over dimension* kendaraan muatan barang, penelitian ini memiliki perbedaan dengan lima penelitian tersebut diatas. Perbedaan penelitian ini terletak pada fokus bahasan dan lokasi penelitian. Pisau analisis yang digunakan pada penelitian ini juga berbeda, dimana penelitian ini akan membedah aturan *Zero ODOL* menggunakan teori efektivitas hukum dan teori *maṣlahah*.

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

¹⁴ Ika Ulwiyatul Lutfah dan Agus Taufik Mulyono, “Analisis Dampak Beban *Overloading* Kendaraan Berat Angkutan Barang Terhadap Umur Rencana dan Biaya Kerugian Penanganan Jalan,” *The 18th FSTPT International Symposium* (2015).

E. Kerangka Teoretik

1. Teori Efektivitas Hukum

Kata efektivitas berasal dari kata efektif yang artinya menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah dapat membawa hasil; berhasil guna (tentang usaha, tindakan); mangkus, mulai berlaku (tentang undang-undang, peraturan).¹⁵ Jika membahas tentang efektivitas hukum maka bisa dilihat dari keberhasilan dari tujuan hukum tersebut.

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu:¹⁶

- a. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
- b. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Berdasarkan faktor-faktor diatas, efektivitas hukum tidak hanya didasari hukum itu sendiri, tetapi ada empat faktor penting lainnya yang menjadi tolak ukur efektivitas suatu hukum atau peraturan.

¹⁵ <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/efektif>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.13 WIB.

¹⁶ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008), hlm. 8.

2. Teori *Maṣlahah*

Secara etimologis, kata *maṣlahah* berasal dari bahasa Arab yang kemudian dibakukan kedalam bahasa Indonesia menjadi kata maslahat, yang berarti mendatangkan kebaikan atau membawa kemanfaatan serta menolak kerusakan.¹⁷ Kata *maṣlahah* berakar pada kata *al-aṣlu* yang merupakan bentuk *maṣdar* dari kata kerja *ṣalahu*, *yaṣluhu*, *ṣalahan* yang berarti baik, bagus, manfaat, faedah, patut, layak, dan sesuai.¹⁸

Terdapat tiga macam *maṣlahah* dilihat dari segi kualitas dan kepentingannya, yaitu:

a. *Al-Maṣlahah Aḍ-Ḍarūriyah*, yaitu kemaslahatan yang berhubungan dengan hal-hal primer atau kebutuhan pokok umat manusia di dunia dan akhirat. Terdapat lima kemaslahatan yang termasuk, yaitu:

- 1) Memelihara agama,
- 2) Memelihara jiwa,
- 3) Memelihara akal,
- 4) Memelihara keturunan,
- 5) Memelihara harta.

Kelima kemaslahatan tersebut juga biasa disebut dengan *al-maṣlahah al-khamsah*.

¹⁷ Munawar Kholil, *Kembali Kepada Al-Quran dan Sunnah*, (Semarang: Bulan Bintang, 1995), hlm. 43.

¹⁸ Muhammad Yunus, *Kamus Arab Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Penyelenggaraan Penerjemah dan Penafsir Al-Qur'an, 1973), hlm. 219.

- b. *Al-Maṣlahah Al-Hājiyah*, merupakan kemaslahatan yang dibutuhkan dalam mendukung atau menyempurnakan kemaslahatan primer (*masail al-khomsah*) sebelumnya untuk mempertahankan dan memelihara kebutuhan dasar manusia.
- c. *Al-Maṣlahah At-Taḥsīniyah*, yaitu kemaslahatan yang sifatnya sebagai pelengkap berupa kekeluargaan yang dapat melengkapi kemaslahatan sebelumnya, meskipun apabila tidak terpenuhi tidak akan menimbulkan kesulitan.¹⁹

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian lapangan (*field research*). Penelitian dilakukan di UPPKB Guyangan, Kecamatan Bagor Kabupaten Nganjuk, Jawa Timur.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif-analitis, sifat penelitian yang bertujuan menggambarkan suatu keadaan berupa fenomena sosial, praktek dan kebiasaan yang ada dalam masyarakat.²⁰ Penelitian ini dibuat untuk memberikan gambaran bagaimana pemberlakuan aturan *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan, Nganjuk dan dampaknya.

¹⁹ Prof. Dr. Nasrun Haroen, M.A., *Ushul Fiqh I* (Jakarta, Logos, 1996) hlm. 115-116.

²⁰ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2016), hlm. 236.

3. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini pendekatan yang digunakan dalam memecahkan masalah adalah dengan menggunakan metode pendekatan yuridis-empiris. Pendekatan yuridis yang dimaksudkan adalah hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*. Karena dalam melakukan pembahasan masalah dalam penelitian ini menggunakan bahan-bahan baik hukum yang tertulis maupun hukum yang tidak tertulis atau baik bahan hukum primer atau sekunder. Sedangkan pendekatan empiris adalah dengan melihat hukum sebagai kenyataan sosial, kultural atau *das sein* karena dalam penelitian ini data yang digunakan data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian. Dalam hal pendekatan empiris penelitian ini, teknik pengumpulan data dengan cara wawancara sangatlah penting. Pertama wawancara dengan aparat petugas UPPKB Guyangan untuk mengumpulkan data terkait progres aturan *Zero ODOL* serta penindakannya dan kepada para pelaku *ODOL* atau masyarakat untuk mengecek kebenaran data yang diperoleh dari aparat petugas UPPKB.

Jadi pendekatan yuridis-empiris yang dimaksud di dalam penelitian ini adalah dalam menganalisis permasalahan yang telah dirumuskan dilakukan dengan memadukan bahan-bahan hukum baik primer ataupun sekunder.

4. Sumber Data

Hakikatnya penelitian ini mendasarkan sumber datanya pada dua macam yaitu; data primer dan data sekunder.

a. Data Primer

Karena penelitian ini memakai pendekatan yuridis empiris, maka sumber data primer penelitian ini dibagi menjadi dua.

- 1) Peraturan Perundang-undangan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2) Data yang dikumpulkan dari lokasi penelitian di UPPKB Guyangan, Nganjuk baik dari aparat penegak hukum ataupun para pelaku *ODOL*.

b. Data Sekunder

Data sekunder penelitian ini bisa diperoleh dari beberapa sumber, antara lain:

- 1) Aturan turunan dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain:
 - a) Surat Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: AJ.007/2/17/DRJD/2020 perihal Toleransi Sanksi Kelebihan Muatan Angkut Barang Pokok dan Barang Penting;
 - b) Surat Edaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat nomor: AJ.005/1/11/DRJD/2022 perihal Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang di UPPKB.
 - c) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
 - d) Peraturan Dirjend Perhubungan Darat No: SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

e) Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No: SK. 3723/AJ.005/DRJD/2018 tentang Road Map Revitalisasi Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor.

f) Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: KP.4413/AJ.307/DRJD/2020 tentang Dimensi Angkutan Barang Curah

- 2) Buku yang berkaitan dengan tema penelitian.
- 3) Kitab, jurnal, skripsi, tesis ataupun artikel ilmiah yang berkaitan dengan tema penelitian.
- 4) Internet.

5. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Wawancara merupakan Teknik pengambilan data yang digunakan Ketika peneliti membutuhkan data mendalam dan bersifat detil dari responden yang jumlahnya sedikit atau kecil. Wawancara didasarkan pada laporan dari responden atau setidaknya didasarkan pada pengetahuan dan pengalaman responden.²¹ Seperti yang telah diuraikan sebelumnya wawancara dilakukan kepada petugas UPPKB Guyangan terkait efektivitas pemberlakuan *Zero ODOL* dalam periode waktu tertentu dan beberapa pelaku *ODOL*.

²¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, cet. ke-19 (Bandung, Alfabeta, 2014)

b. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan metode pengumpulan data berupa dokumen penting yang diperlukan untuk penelitian seperti catatan harian, surat-surat, transkrip, buku serta catatan lain yang berkaitan dengan objek penelitian.²² Dokumentasi penelitian dilakukan dengan cara merekam, mencatat dan memfoto setiap data baik dari aparat UPPKB Guyangan, Nganjuk ataupun pelaku *ODOL*.

6. Analisis Data

Setelah data yang dibutuhkan terkumpul maka langkah selanjutnya adalah menganalisis semua data yang telah terkumpul. Penulis menganalisis data menggunakan metode kualitatif yang mana data tersebut berbentuk kata dan kalimat. Dalam hal ini peneliti juga berpedoman pada hukum-hukum Islam dan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia untuk dijadikan pedoman dalam menganalisis, untuk kemudian ditarik kesimpulan.

G. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian ini secara keseluruhan terdiri dari lima bab dan beberapa sub-bab lainnya, yaitu:

Bab pertama, terdiri dari latar belakang masalah penelitian yang dilakukan oleh penulis, rumusan permasalahan agar penelitian dapat terarah,

²² Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2007), hlm. 152.

tujuan dan manfaat penelitian, telaah pustaka, metode penelitian dan yang terakhir sistematika pembahasan.

Bab kedua, Pada bab ini menjelaskan tentang tinjauan umum mengenai kerangka teori efektivitas hukum dan teori *maṣlahah*.

Bab ketiga, berisi gambaran umum mengenai objek yang diteliti, mekanisme pengawasan dan penimbangan kendaraan di UPPKB Guyangan, Nganjuk, penindakan dan sanksi kendaraan *ODOL*, serta progress pemberlakuan *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan.

Bab keempat, berisi tentang analisis terhadap data yang ada pada bab ketiga dengan menggunakan teori-teori yang penulis susun pada bab kedua.

Bab kelima, berisi penutup, merupakan kesimpulan yang memuat kesimpulan dan saran-saran dari penelitian yang telah dilakukan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan penulis tentang *Zero Over Dimension Over Loading (ODOL)* di UPPKB Guyangan perspektif *Maşlahah*, dapat ditarik kesimpulan bahwasanya:

1. Pemberlakuan aturan *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan apabila dianalisis berdasarkan teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto dapat disimpulkan kurang efektif. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal: *pertama*, mengenai pasal 307 UU No. 22 Th. 2009 tentang LLAJ yang hanya memberikan sanksi kepada pengemudi kendaraan *ODOL*, bukan kepada pemilik barang ataupun pemilik kendaraan, sedangkan dalam pasal 169 ayat (1) yang harus mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan adalah pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang, bukan hanya pengemudi.

Akar masalah dari *ODOL* tidak hanya pengemudi yang nekat mengendarai kendaraan *ODOL* di jalanan, tapi juga dikarenakan faktor pemilik barang dan pemilik kendaraan yang kurang sadar terhadap hukum yang berlaku dan menganggap *ODOL* adalah hal yang biasa dan lumrah. *Kedua*, minimnya SDM petugas yang mengoperasikan UPPKB Guyangan, baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Kurangnya jumlah petugas mengakibatkan terpotongnya jam operasional UPPKB dari seharusnya 24

jam hanya menjadi 16 jam saja, dan juga tidak adanya petugas PPNS yang memiliki kualifikasi dalam pengukuran dimensi kendaraan mengakibatkan tidak adanya penindakan kendaraan *over dimension* di UPPKB Guyangan. Ketiga, fasilitas yang kurang lengkap sehingga menjadi kendala yang cukup serius dalam pemberlakuan aturan *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan. Ketiga hal diatas yang menyebabkan kurang efektifnya pemberlakuan *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan.

2. Argumentasi sopir pelanggar *Over Dimension Over Loading* di UPPKB Guyangan menunjukkan adanya paksaan dari pihak pemilik barang dan pemilik/operator kendaraan untuk mengemudikan kendaraan ODOL. Hal tersebut tidak sesuai dengan aspek *ḥifẓ an-nafs* dan *ḥifẓ al-māl* dalam teori *maṣlaḥah*. Tindakan ODOL yang dilakukan pemilik barang dan pemilik/operator kendaraan juga bertentangan dengan kaidah fiqih yang menjadi dasar hukum teori *maṣlaḥah*. ODOL adalah manifestasi *maḥāsīd* atau kemadharatan dalam kaidah fiqih, yang seharusnya *maḥāsīd* atau kemadharatan itu dihilangkan terlebih dahulu (درء المفسد مقدم) sebelum mengambil kemaslahatan dari ODOL itu sendiri (جلب المصالح).

B. Saran

Setelah melakukan penelitian lapangan dan menganalisis implementasi *Zero Over Dimension Over Loading* di UPPKB Guyangan perspektif efektivitas hukum dan *maṣlaḥah*, penulis memiliki beberapa saran, antara lain:

1. Merevisi UU No. 22 Th. 2009 tentang LLAJ, khususnya terkait sanksi ODOL juga ditujukan kepada pemilik barang muatan dan pemilik

kendaraan, tidak hanya kepada sopir/pengemudi pelanggar *ODOL*. Karena *ODOL* bukan hanya disebabkan oleh sopir yang nekat mengemudikan kendaraan *ODOL*, tapi juga karena pemilik barang dan pemilik/operator kendaraan yang tidak taat hukum.

2. Kepada pemerintah atau pihak yang berwenang agar giat melakukan sosialisasi pemberlakuan aturan *Zero ODOL* kepada para pengusaha angkutan logistik, pemilik kendaraan dan karoseri pembuat bak truk demi meminimalisir penyebab *ODOL*.
3. Penambahan petugas UPPKB Guyangan secara kuantitas dan kualitas, agar UPPKB bisa beroperasi secara maksimal tanpa ada kendala jumlah dan kompetensi petugas. Dengan hanya 19 petugas yang mengoperasikan UPPKB Guyangan, maka tenaga petugas akan terlalu terporsir untuk memaksimalkan pengoperasian UPPKB yang berakibat kurang efektifnya pemberlakuan *Zero ODOL* di UPPKB Guyangan.
4. Pengoptimalan fasilitas UPPKB Guyangan demi terwujudnya *Zero ODOL* 2023 yang efektif dan efisien.
5. Kepada pemerintah untuk melakukan pembahasan terhadap ongkos sopir agar para sopir tidak merasa khawatir dengan pemberlakuan aturan *Zero ODOL*.
6. Subsidi kendaraan angkutan barang agar pemilik barang dan pemilik/operator kendaraan tidak melakukan tindakan *ODOL* untuk menekan biaya operasional transportasi yang tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

A. Al-Quran

Pimpinan Pusat Muhammadiyah, *Mushaf Al-Qur'an Al-Karim dan Terjemah*, Yogyakarta: Gramasurya.

B. Fikih/Ushul Fikih

Haroen, Nasrun, *Ushul Fiqh 1*, Jakarta: Logos, 1996.

Muhammad, Zaky, *Qowa'idul Fiqhiyyah*, Bahan Ajar Mata Pelajaran Qowa'idul Fiqh di Madrasah Aliyah Ali Maksum Pondok Pesantren Krpyak Yogyakarta.

Syafe'i, Rachmat, *Ilmu Ushul Fiqih*, Bandung: Pustaka Setia, 2010.

Zuhaili, Wahbah, *Ilmu Ushul Fiqh*, Juz II.

C. Buku

Arikunto, Suharsimi, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta: Rineka Cipta, 2016.

Bungin, Burhan, *Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2007

Dahlan, Abdul Azis, *et al. Ensiklopedia Hukum Islam*, Cet. I, Jakarta: Ikhtiar Baru Van Hoeve, 1984.

Kholil, Munawar, *Kembali Kepada Al-Quran dan Sunnah*, Semarang: Bulan Bintang, 1995.

Soekanto, Soerjono, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008.

Soekanto, Soerjono, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, 1982.

Soekanto, Soerjono, *Pokok-pokok Sosiologi Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007.

Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, cet. ke-19, Bandung: Alfabeta, 2014.

Thahir, Halil, *Ijtihad Maqasidi: Rekonstruksi Hukum Islam Berbasis Interkoneksi Masalah*, Yogyakarta: LkiS, 2015.

Yunus, Muhammad, *Kamus Arab Indonesia*, Jakarta: Yayasan Penyelenggaraan Penerjemah dan Penafsir Al-Qur'an, 1973.

D. Jurnal/Skripsi/Tesis

Lutfah, Ika Ulwiyatul dan Agus Taufik Mulyono, Analisis Dampak Beban Overloading Kendaraan Berat Angkutan Barang Terhadap Umur Rencana dan Biaya Kerugian Penanganan Jalan, The 18th FSTPT International Symposium, 2015.

Mahrus, Moh., *Al-Maslahah Menurut Abu Hanifah: Karakteristik, Kehujjahan, dan Signifikansi dalam Berijtihad*, Jurnal Hukum Islam Istimbath, Vol. 14 No. 1, Juni 2015.

Pratiwi, Dini Ayu, *Pelaksanaan Pengawasan Over Dimension Over Loading oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau*, Skripsi Sarjana Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2021.

Rozi, Syairur, *Sanksi Terhadap Pelanggaran Transportasi Darat ODOL (Overdimension Overloading) Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*, Jurnal Sains Global Indonesia, Vol. 2, No. 1, Januari 2021.

Simanjuntak, G. Irwan, dkk., *Analisis Pengaruh Muatan Lebih (Overloading) Terhadap Kinerja Jalan dan Umur Rencana Perkerasan Lentur (Studi Kasus Ruas Jalan Raya Pringsurat, Ambarawa-Magelang)*, Jurnal Karya Teknik Sipil, Vol. 3 No. 3, 2014.

Tesmirizal, *Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit (Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur)*, Tesis Magister Universitas Batanghari Jambi, 2020.

Yudho, Winarno dan Heri Tjandrasari, *Efektivitas Hukum Dalam Masyarakat*. Jurnal Hukum & Pembangunan, Vol. 17, No. 1, 1987.

E. Perundang-undangan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.4413/AJ.307/DRJD/2020 tentang Dimensi Angkutan Barang Curah.

Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No: SK. 3723/AJ.005/DRJD/2018 tentang *Road Map* Revitalisasi Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor.

Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No: SK736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Surat Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: AJ.007/2/17/DRJD/2020 perihal Toleransi Sanksi Kelebihan Muatan Angkut Barang Pokok dan Barang Penting.

Surat Edaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat nomor: AJ.005/1/11/DRJD/2022 perihal Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang di UPPKB.

Surat Menteri Perindustrian RI No: 872/M-IND/12/2019 hal: Kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading (Zero ODOL)*

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

F. Internet

Al-Jamharoh, <https://islamic-content.com/hadeeth/754/id>

Diprotes Sopir Truk, Apa Itu Kebijakan Zero ODOL?, <https://bisnis.tempo.co/read/1564238/diprotes-sopir-truk-apa-itu-kebijakan-zero-odol>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.17 WIB.

Jelang Zero ODOL 2023, Kemenhub Terus Sosialisasikan Penegakan Hukum Truk ODOL, <https://dephub.go.id/post/read/jelang-zero-odol-2023,-kemenhub-terus-sosialisasikan-penegakan-hukum-truk-odol>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.18 WIB.

KBBI Daring, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>

Lumintu, Patrik Cahyo, *Sopir Truk Ramai-ramai Demo Tolak Aturan ODOL*, <https://finance.detik.com/foto-bisnis/d-5979115/sopir-truk-ramai-ramai-demo-tolak-aturan-odol/3>, akses 24 Juli 2022 pukul 20.18 WIB.

Narasi Newsroom, *Bikin Rugi Rp43 T, Zero Truk ODOL 2023, Mungkinkah?*, https://www.youtube.com/watch?v=GVOjLUet3zk&t=40s&ab_channel=NarasiNewsroom, akses 29 Juli 2022 pukul 20.03 WIB.

Nugroho, Adi (ed), *Periksa Ribuan Kendaraan, UPPKB Guyangan Tindak Ratusan Pelanggar*, <https://radarkediri.jawapos.com/politik/14/12/2020/periksa-ribuan-kendaraan-uppkb-guyangan-tindak-ratusan-pelanggar>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.18 WIB.

Oxford Leaener's, Dictionaries, <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/>

Rahadiansyah, Rangga, *Bikin Negara Rugi Rp 43 Triliun, Kenapa Masih Ada Truk ODOL?*, <https://oto.detik.com/berita/d-5660088/bikin-negara-rugi-rp-43-triliun-kenapa-masih-ada-truk-odol>, akses 29 Juli 2020 pukul 16.57 WIB.

Tingkatkan Koordinasi Pengawasan ODOL, Kemenhub Gelar Webinar, <https://hubdat.dephub.go.id/id/siaran-pers/tingkatkan-koordinasi-pengawasan-odol-kemenhub-gelar-webinar/>, akses 17 Juni 2022 pukul 15.19 WIB.

Yostisa, Rezky, *Kajian Pengendalian Over Dimensi Over Loading*, <https://balitbanghub.dephub.go.id/berita/kajian-pengendalian-over-dimensi-over-loading>, akses 19 Juni 2022 pukul 23.14 WIB.

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA