

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP ODONG-ODONG MOBIL KARENA TIDAK MEMENUHI KEWAJIBAN UJI TIPE BERDASARKAN HUKUM POSITIF INDONESIA

Andika Dwi Yuliardi¹, Puti Priyana²

^{1,2}Fakultas Hukum Universitas Singaperbangsa Karawang
Jl. HS. Ronggo Waluyo, Puseurjaya, Kecamatan Telukjambe Timur, Kabupaten Karawang,
Jawa Barat 41361



DOI: <http://dx.doi.org/10.33603/hermeneutika.v3i2>

Diterima: 30 Juni 2021; Direvisi: 30 Juli 2021; Dipublikasikan: Agustus 2021

Abstrak: Adanya berbagai kontroversi di beberapa daerah, karena terdapat permasalahan peraturan hukum berlalu lintas, atau peraturan tata ruang Kota terkait Odong-odong mobil. Kendaraan ini selain sebagai daya tarik wisatawan, namun dapat pula sebagai mata pencaharian sebagian masyarakat, namun memiliki dampak negatif atau resiko kecelakaan yang ditimbulkan saat menaiki odong-odong mobil karena pengelola tidak memperhatikan faktor kesehatan dan keselamatan. Seperti yang terjadi di Ciamis, 20 Juni 2021 pukul 15.30, mobil odong-odong membawa 18 penumpang oleng di Jalan Gunungsari Desa Panyingkiran, Ciamis. Kemudian tertanggal 22 Juni 2021 pukul 11.30, mobil odong-odong membawa 13 penumpang oleng di jalan Cireong Dusun Walahir Desa Sukaresik Sindangkasih Ciamis, semua penumpang mengalami luka ringan. Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis pengaturan hukum odong-odong mobil di Indonesia berdasarkan Hukum Positif serta penegakan hukum terhadap eksistensi odong-odong mobil. Tipe penelitian ini adalah yuridis normatif, dengan menggunakan data primer dan data sekunder. Analisis secara kualitatif dipergunakan untuk menarik kesimpulan dari data yang telah terkumpul. Hasil penelitian menunjukkan bahwa odong-odong mobil tidak diatur dalam undang-undang, peraturan pemerintah, maupun peraturan daerah. Odong-odong mobil sebagai kendaraan modifikasi telah melanggar ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Odong-odong mobil dianggap ilegal apabila beroperasi di jalan umum, karena tidak memenuhi standar, sehingga dapat menimbulkan risiko bahaya yang tinggi. Penegak hukum dapat menerapkan Pasal 285 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada saat pengemudi atau pemilik odong-odong mobil dengan sanksi berupa pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Serta bagi siapa saja yang memodifikasi odong-odong mobil yang tidak memenuhi persyaratan uji tipe dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Kata Kunci: Modifikasi kendaraan, odong-odong mobil, Penegak hukum, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012

¹ Andika Dwi Yuliardi

Email: andikadwiwuliardi@gmail.com

² Puti Priyana

Email: puti.priyana@fh.unsika.ac.id

I. PENDAHULUAN

Bangsa Indonesia sudah memasuki era globalisasi yang telah merambah hampir di semua ranah kehidupan masyarakat, baik itu bidang ekonomi, politik, ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK), budaya, pendidikan, dan lain-lain. Salah satu dampak dari globalisasi ialah kemajuan dalam bidang teknologi transportasi yang disebabkan oleh adanya kebutuhan manusia untuk berpergian ke tempat lain guna melakukan aktivitas atau mengirim barang ke tempat lain. Dengan demikian, transportasi di Indonesia telah mengalami perkembangan dari masa ke masa seiring dengan berkembangnya peradaban manusia dan pengaruh kemajuan teknologi sehingga transportasi kian modern.

Industrialisasi yang identik dengan penggunaan mesin mempengaruhi berbagai bidang kehidupan, salah satunya berpengaruh terhadap perkembangan dunia transportasi. Manusia mulai menciptakan transportasi bermesin seperti sepeda motor, mobil, pesawat, kereta api, kapal dan termasuk odong-odong mobil (kereta kelinci). Keberadaan odong-odong mobil menimbulkan berbagai kontroversi di beberapa daerah, karena terdapat permasalahan peraturan hukum berlalu lintas, atau peraturan tata ruang Kota.

Odong-odong sudah sejak lama ditemui di beberapa daerah di Indonesia, mulai dari jenis odong-odong yang dijalankan dengan sistem kayuh seperti becak. Kemudian, odong-odong pun bertransformasi menjadi odong-odong mobil. Sebagian daerah di Indonesia memanfaatkan odong-odong mobil (kereta kelinci) sebagai salah satu objek penunjang pariwisata dan sebagian daerah lainnya odong-odong mobil dimanfaatkan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Diketahui dari segi manfaat

memang odong-odong selain sebagai daya tarik wisatawan, namun dapat pula sebagai mata pencaharian sebagian masyarakat.

Target pasar konsumen pengguna odong-odong mobil ialah anak-anak, namun pada realitanya banyak juga orang dewasa yang ikut menumpang, baik untuk menemani anak-anaknya ataupun memang khusus ingin menaiki. Terdapatnya dampak negatif atau resiko kecelakaan yang ditimbulkan saat menaiki odong-odong mobil (kereta kelinci) yang sebagian besar penumpangnya ialah anak-anak meskipun tidak selalu penumpang anak-anak, tentu saja pengelola odong-odong mobil harus benar-benar memperhatikan faktor kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Yang dimaksud pengelola berupa pemilik, pengemudi dan semua pihak yang terkait operasional odong-odong mobil.

Pada umumnya odong-odong mobil dirakit secara manual dan bukan buatan suatu industri otomotif yang menerapkan standar tinggi dalam pembuatannya. Desain dari odong-odong mobil ini saja tidak mempertimbangkan dan cenderung mengabaikan faktor kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Adapun faktor kesehatan dan keselamatan kerja (K3) meliputi keselamatan pekerja, keselamatan pengguna angkutan, dan keselamatan pengguna jalan lain. Meskipun kekuatan mesin penggerak odong-odong biasanya cukup besar, tetapi apabila odong-odong mobil difungsikan pada medan yang tidak datar, hal ini dapat menimbulkan risiko kecelakaan. Seperti kasus yang baru-baru ini terjadi, pada hari Minggu 20 Juni 2021 pukul 15.30 sore, mobil odong-odong yang membawa 18 penumpang oleng di Jalan Gunungsari Desa Panyingkiran, Ciamis¹. Kemudian kasus lainnya terjadi pada hari Selasa 22 Juni 2021 pukul 11.30 siang, sebuah mobil odong-odong yang

¹ TribunJabar.id, 2021. "Mobil Odong-odong Makin Marak di Ciamis, Dalam Tiga Hari Terjadi Kecelakaan, Tidak Layak Jalan", diakses pada laman:

<https://jabar.tribunnews.com/2021/06/22/mobil-odong-odong-makin-marak-di-ciamis-dalam-tiga-hari-terjadi-kecelakaan-tidak-layak-jalan>

membawa 13 penumpang dari Kota Tasikmalaya oleng di jalan Cireong Dusun Walahir Desa Sukaresik Sindangkasih Ciamis, Ke-13 penumpang mengalami luka ringan berikut pengemudi mobil odong-odong tersebut².

Meskipun odong-odong mobil memiliki sejumlah manfaat, namun terdapat pro dan kontra terhadap odong-odong mobil itu sendiri. Pihak yang pro sudah pasti pengemudi/pemilik dari odong-odong yang digunakan untuk mencari nafkah dan pihak-pihak yang diuntungkan oleh keberadaan odong-odong sebagai sarana hiburan untuk berwisata/keliling kota. Sedangkan pihak yang kontra terhadap odong-odong yakni Kepolisian, Dinas Perhubungan setempat yang bertindak sebagai penegak hukum yang memiliki wewenang dalam penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta para pihak yang peduli dengan tegaknya hukum yang berlaku. Dalam memahami hukum berdasarkan konstruksi definisi hukum secara lengkap bukanlah perkara yang mudah. Hal ini karena adanya kendaraan alih fungsi atau berubah bentuk menjadi odong-odong, maka keberadaan odong-odong bisa dianggap ilegal dan banyak melanggar pasal Undang-undang Lalu Lintas Jalan.

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan, maka identifikasi masalahnya sebagai berikut:

1. Bagaimana Pengaturan Hukum odong-odong mobil di Indonesia Berdasarkan Hukum Positif?
2. Bagaimana Penegakan Hukum terhadap eksistensi odong-odong mobil berdasarkan Hukum Positif?

Tujuan penelitian ini adalah agar dapat mengetahui pengaturan hukum odong-odong mobil di Indonesia berdasarkan hukum positif dan dapat mengetahui penegakan hukum terhadap odong-odong mobil dengan berlandaskan aturan hukum positif di Indonesia.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini disusun dengan menggunakan tipe penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian yang memfokuskan kajian penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.³ Metode penelitian hukum normatif atau hukum kepustakaan berdasarkan pendapat dari Soerjono Sukanto, yakni adalah cara atau metode yang dipergunakan di dalam penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang ada.⁴

Penelitian ini bersifat deskriptif-analitis, yaitu penelitian yang mengungkapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan teori-teori hukum yang menjadi objek penelitian.⁵ Menurut Ronny Hanitijo Soemitro, diskripsi analitis yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan.⁶ Penelitian deskriptif-analitis tersebut memiliki tujuan untuk memberikan gambaran mengenai kenyataan kondisi objektif dan permasalahannya, yang diharapkan dapat dilakukan analisis dalam rangka pengambilan sebuah kesimpulan. Penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan gambaran secara rinci, sistematis, dan menyeluruh mengenai hal-

² Ibid.

³ Johnny Ibrahim, 2006, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia Publishing, hlm. 295.

⁴ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Cetakan ke – 11, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2009, hal. 13–14.

⁵ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), hlm 105-106.

⁶ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982), hlm. 34- 35.

hal yang berhubungan dengan pengaturan dan penegakan hukum odong-odong mobil.

Penelitian ini menggunakan Metode analisis normatif kualitatif yang dipergunakan untuk menarik kesimpulan dari data yang telah terkumpul. Analisis data yang diperoleh dilakukan dengan cara analisis kualitatif yaitu analisis kualitatif yang dipergunakan untuk aspek-aspek normatif melalui metode yang bersifat deskriptif analisis, yaitu menguraikan data yang telah diperoleh dan menghubungkan antara satu dengan lainnya untuk mendapatkan suatu kesimpulan yang bersifat umum. Melalui hasil analisis tersebut dapat diperoleh kesimpulan induktif, yaitu cara berpikir dalam mengambil kesimpulan secara umum yang didasarkan atas fakta-fakta yang bersifat khusus.⁷

III. HASIL PENELITIAN

1. Pengaturan Hukum odong-odong mobil di Indonesia Berdasarkan Hukum Positif

Keberadaan odong-odong mobil (kereta kelinci) tidak diatur dalam undang-undang, peraturan pemerintah, maupun peraturan daerah. Odong-odong mobil pada umumnya merupakan modifikasi dari kendaraan umum yang melanggar peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Modifikasi kendaraan adalah perubahan terhadap spesifikasi dari kendaraan yang terletak pada bagian tertentu yaitu dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor⁸. Setiap kendaraan modifikasi terhadap adanya perubahan tipe berupa mesin atau dimensi atau kemampuan daya angkut, maka akan dilakukan penelitian rancangan strukturnya dan rekayasa kendaraan bermotor, hal ini sebagaimana dimaksud pada Pasal 52 ayat

(1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan *juncto*. Pasal 123 ayat (1) huruf b *juncto*. Pasal 131 huruf (e) Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Adapun penelitian tersebut meliputi aspek:

1. Rancangan teknis;
2. Susunan;
3. Ukuran;
4. Material;
5. Kaca, pintu, engsel, dan bumper;
6. Sistem lampu dan alat pemantul cahaya;
7. Tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor.

Berdasarkan Aspek-aspek yang telah disebutkan diatas, agen tunggal pemegang merek dapat memberikan rekomendasi agar modifikasi dapat dilakukan. Sehingga hanya bengkel umum yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri yang berhak memodifikasi kendaraan. Hal ini berdasarkan ketentuan Pasal 132 ayat (5) dan ayat (6) Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Dalam hal ini, maka kendaraan yang dapat dilakukan modifikasi, antara lain:

1. Modifikasi pada mesin yang dilakukan dengan mengganti mesin yang merek dan tipenya sama;
2. Modifikasi pada dimensi hanya boleh dilakukan pada *chassis* tanpa mengubah konstruksi dan jarak sumbu kendaraan bermotor tersebut;
3. Modifikasi pada daya angkut hanya boleh dilakukan pada kendaraan bermotor dengan menambah sumbu bagian belakang yang memiliki material sama dengan sumbu aslinya tanpa mengubah jarak sumbu aslinya serta diperlukan perhitungan yang sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui.

Selain ketentuan diatas, merujuk pada Pasal 50 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1986). Hlm. 112

⁸ Ketentuan Pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Angkutan Jalan ditentukan bahwa setiap kendaraan yang sudah dimodifikasi sehingga terjadi perubahan tipe maka diwajibkan untuk melakukan uji tipe. Uji tipe dalam hal ini terdiri atas⁹:

1. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan persyaratan dalam keadaan lengkap; dan
2. Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.

Bagi kendaraan bermotor yang dimodifikasi wajib dilakukan uji tipe ulang karena dengan memodifikasi telah mengubah persyaratan konstruksi dan material. Kemudian, dalam hal telah dilakukan uji tipe ulang, maka wajib dilakukan registrasi dan identifikasi ulang terhadap kendaraan bermotor tersebut, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 50 ayat (3) dan ayat (4) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan lain yang perlu diketahui, bahwa setiap kendaraan bermotor hasil modifikasi tidak boleh membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak fasilitas jalan yang dilalui.

Kemudian, apabila kendaraan bermotor ingin dilakukan modifikasi, wajib terlebih dulu untuk mengajukan permohonan kepada menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Kemudian, apabila kendaraan dimaksud telah diregistrasi Uji Tipe, maka instansi yang berwenang akan memberikan sertifikat registrasi Uji Tipe, yakni Kementerian Perhubungan. Penerbitan Sertifikat Uji Tipe dilakukan oleh menteri

yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan¹⁰. Dalam Sertifikat Uji Tipe memuat tentang identitas dari pemodifikasi dan hal-hal lain, antara lain¹¹:

- a. nomor sertifikat Uji Tipe;
- b. merek dan tipe;
- c. jenis;
- d. peruntukan;
- e. varian, apabila ada;
- f. nomor rangka landasan;
- g. nomor motor penggerak;
- h. nama perusahaan pengimpor, pembuat dan/atau perakitan, serta pemodifikasi;
- i. alamat perusahaan pembuat dan/atau perakitan dan/atau pengimpor dan/atau pemodifikasi;
- j. penanggung jawab perusahaan pengimpor, pembuat dan/atau perakitan, serta pemodifikasi;
- k. tahun pembuat/perakit/modifikasi;
- l. spesifikasi teknik Kendaraan Bermotor;
- m. spesifikasi teknik varian, apabila ada;
- n. JBB dan/atau JBKB;
- o. berat kosong Kendaraan Bermotor;
- p. JBI dan/atau JBKI;
- q. daya angkut orang dan/atau barang;
- r. dimensi bak muatan atau tangki; dan
- s. kelas jalan terendah yang boleh dilalui.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan di atas, dapat dikatakan bagi setiap pihak yang hendak melakukan modifikasi atas kendaraan bermotornya, diwajibkan untuk memiliki izin atas modifikasinya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, apabila modifikasi dilakukan tanpa memiliki izin, maka pihak yang melanggar dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana penjara atau pidana denda. Pihak yang membeli onderdil dan/atau aksesoris variasi ataupun memodifikasi onderdil/aksesori, hal tersebut tidak memerlukan izin, akan tetapi bilamana onderdil/aksesori tersebut

⁹ Ketentuan Pasal 50 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁰ Ketentuan Pasal 129 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

¹¹ Ketentuan Pasal 129 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

mengubah tipe, bentuk, dan hal-hal lain sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 maka pihak tersebut wajib untuk melakukan registrasi ulang untuk melakukan Uji Tipe atas kendaraan bermotor yang dimodifikasinya tersebut. Dengan demikian, keberadaan odong-odong mobil sebenarnya telah melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain hal tersebut, mengenai keberadaan odong-odong mobil berdasarkan Pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor dibagi menjadi empat jenis yakni Sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang, mobil bus, dan kendaraan khusus, sedangkan odong-odong mobil sendiri tidak termasuk dalam ke lima jenis kendaraan tersebut. Kemudian apabila ada orang yang mengemudikan kendaraan roda 4 atau lebih (odong-odong mobil) yang tidak memenuhi persyaratan teknis dapat dikenakan pidana kurungan atau pidana denda¹². Sehingga secara umum dapat dikatakan bahwa mengoperasikan odong-odong mobil di jalan melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Penegakan Hukum terhadap eksistensi odong-odong mobil berdasarkan Hukum Positif

Soerjono Soekanto dalam bukunya yang berjudul “*Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*”, menjelaskan arti dari penegakan hukum yaitu kegiatan menyeraskan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan-pandangan yang mantap mengjawabkannya dalam tindakan dan sikap sebagai serangkaian

penjabaran tahap akhir nilai agar terciptanya kedamaian pergaulan hidup. Berhasil atau tidaknya tegaknya hukum ditandai oleh beberapa faktor yang saling berkaitan erat yaitu hukum dan aturannya.¹³

Masalah pokok dari penegakan hukum tidak terlepas dari sistem hukum yang terkait dengan tiga hal, yaitu struktur hukum, substansi hukum dan budaya hukum. Ketiga unsur dari sistem hukum inilah yang disebut oleh Lawrence M. Friedman sebagai *Three Elements of Legal System*. Unsur-unsur dari sistem ini antara lain, sebagai berikut:¹⁴

1. *Legal substance* (substansi hukum): adalah norma-norma, aturan-aturan dan pola perilaku nyata manusia yang berada dalam sistem itu termasuk produk yang dihasilkan oleh orang yang berada didalam sistem hukum itu, yakni mencakup keputusan (*beschikking*) dikeluarkan atau aturan baru yang disusun (*regeling*).
2. *Legal Structure* (struktur hukum): adalah kerangka atau pondasi yang memberikan semacam batasan dan acuan terhadap keseluruhan instansi penegak hukum. Penegak hukum atau institusi yang merupakan struktur dari sistem hukum di Indonesia diantaranya: advokat, polisi, jaksa dan hakim.
3. *Legal culture* (budaya hukum): adalah istilah dari sistem dan kekuatan sosial yang digunakan untuk menjelaskan hubungan antara perilaku sosial dalam kaitannya dengan hukum. Menentukan bagaimana hukum itu digunakan, dihindari atau disalah gunakan oleh masyarakat.

¹² Ketentuan Pasal 285 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹³ Soerjono Soekanto, 2012, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Edisi Revisi, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 3.

¹⁴ Ahammad Ali, 2005, *Keterpurukan Hukum di Indonesia Penyebab dan Sosialnya*, Cetakan Kedua, Ghalia Indonesia, Ciawi-Bogor, hlm. 32.

Dalam hal ini, akan dijabarkan *Three Elements of Legal System* yang mempengaruhi penegakan hukum yang dikaitkan dengan suatu permasalahan yang sedang dibahas sehingga dapat ditemukan suatu pemecahan permasalahan yang selama ini terjadi, sebagai berikut:

A. Legal substance (substansi hukum)

Legal substance (substansi hukum) menjadi persyaratan utama. Ketentuan peraturan perundang-undangan mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan, sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, modifikasi kendaraan diperbolehkan hanya bagian dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut. Kendaraan bermotor hasil modifikasi tidak boleh membahayakan keselamatan umum dalam berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak fasilitas/kontur jalan yang dilalui. Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang telah mengubah persyaratan konstruksi dan material diwajibkan melakukan uji tipe ulang. Bagi Kendaraan Bermotor yang telah dilakukan uji tipe ulang, harus meregistrasi dan mengidentifikasi ulang.¹⁵

Kendaraan Bermotor dapat dimodifikasi apabila sudah mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang

merek. Sehingga hanya bengkel umum yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri yang berhak memodifikasi kendaraan¹⁶. Kemudian wajib dilakukan pengujian terhadap Kendaraan Bermotor, kereta tempelan dan kereta gandengan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan. Pengujian dalam hal ini meliputi: uji tipe dan uji berkala¹⁷. Uji tipe wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta tempelan dan kereta gandengan yang diimpor, dibuat dan/ atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

Namun apabila modifikasi kendaraan menjadi odong-odong mobil tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas dan angkutan jalan, maka ditegaskan bahwa setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).¹⁸

Keberadaan odong-odong mobil pada dasarnya melanggar Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya terhadap Kewajiban Uji Tipe. Kepolisian dapat menerapkan Pasal 285 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada saat pengemudi atau pemilik

¹⁵ Ketentuan Pasal 52 ayat (1), (2), (3) dan (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁶ Ketentuan Pasal 131 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

¹⁷ Ketentuan Pasal 49 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁸ Ketentuan Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

odong-odong mobil mengendarai kendaraan tersebut yang mengalami perubahan tipe. Sanksi yang dapat dikenakan yaitu: Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Dalam hal ini, kendaraan yang hanya diizinkan sebagai kendaraan umum berdasarkan ketentuan yang berlaku adalah mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang.¹⁹ Kendaraan bermotor umum adalah Kendaraan yang digunakan untuk angkutan orang dan/ atau barang dengan dipungut bayaran.²⁰ Pengertian dari mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang dijelaskan dalam penjelasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

1. Mobil penumpang ialah kendaraan bermotor yang digunakan untuk mengangkut orang dengan fasilitas tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk Pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
2. Mobil bus ialah kendaraan bermotor yang digunakan untuk mengangkut orang dengan fasilitas tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk Pengemudi atau yang beratnya

lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

3. Mobil barang yakni kendaraan bermotor untuk dipergunakan sebagai angkutan barang.²¹

Selanjutnya, Ketentuan pidana yang dapat dikenakan terhadap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan yang tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).²²

Dengan demikian, keberadaan dari odong-odong di tengah masyarakat bisa dianggap ilegal jika beroperasi di jalan umum. Karena tidak sedikit odong-odong yang dibuat sedemikian rupa dengan tidak memenuhi standar untuk bisa menampung banyak penumpang, sehingga dapat menimbulkan risiko bahaya yang tinggi. Sebab, pada dasarnya odong-odong beroperasi di tempat-tempat wisata bukan di jalan raya, karena pastinya terdaftar sebagai fasilitas atau sarana hiburan

Odong-odong mobil juga dapat memperbesar angka kecelakaan karena tidak dilengkapi alat bantu keamanan seperti yang telah dirinci dalam Pasal 48 ayat (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, selain itu kendaraan bermotor yang digunakan juga didominasi oleh kendaraan bermotor bekas yang sudah tidak layak pakai dan tidak layak uji. Selain mengakibatkan kecelakaan, odong-odong mobil juga dapat menyebabkan kemacetan

¹⁹ Lihat Pasal 47 ayat (1), (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²⁰ Lihat Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²¹ Lihat Penjelasan Pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²² Lihat Pasal 304 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

di Jalan Raya sebab kecepatannya yang rendah namun dengan dimensi yang besar tentu tidak relevan jika dipergunakan di Jalan Raya. Odong-odong pada umumnya menggunakan mesin yang sudah tua dan tidak layak pakai dan tentunya itu akan memperlambat pengendara lain untuk sampai pada tempat tujuan sebab lebar dan panjang kendaraan tersebut dengan kecepatannya itu tidak sesuai. Perlengkapan odong-odong mobil relatif tidak lengkap, sabuk pengaman dan kendaraan bersifat terbuka, hal ini tentu dapat berakibat fatal yang bisa menimbulkan terjadinya kecelakaan.

B. Legal Structure (struktur hukum)

Setiap penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Kedudukan adalah posisi tertentu dalam struktur dalam hidup bermasyarakat yang mungkin tinggi, sedang atau rendah. Kedudukan tersebut dapat diumpamakan sebagai wadah yang isinya berupa hak-hak dan kewajiban-kewajiban tertentu. Peranan berfungsi apabila seseorang berhubungan dengan pihak lain atau dengan beberapa pihak. Penegak hukum berperan sesuai dengan yang seharusnya sebagaimana perannya yang telah dirumuskan dalam undang-undang. Kedudukan dan peranan penegak hukum adalah berfungsi untuk menegakkan segala sesuatu yang telah diatur dalam peraturan-peraturan yang berlaku.

Penegak hukum di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan oleh²³:

- a. Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan

- b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor dilakukan oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi pemeriksaan: Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor; tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji; fisik Kendaraan Bermotor; daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau izin penyelenggaraan angkutan.

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dapat dilakukan sesuai dengan kebutuhan secara berkala atau insidental. Dalam melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk: a.menghentikan Kendaraan Bermotor; b.meminta keterangan kepada Pengemudi; dan/atau c.melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.²⁴

Selanjutnya, upaya yang dapat dilakukan oleh Kepolisian dalam meningkatkan disiplin berlalu lintas, pada dasarnya merupakan upaya dalam menegakkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penegakkan hukum di bidang lalu lintas yang dilakukan meliputi semua bidang hukum lalu lintas, tidak terkecuali terhadap keberadaan odong-odong mobil. Penegakan hukum tersebut dapat dilakukan dengan cara:

1. Kegiatan preventif, yaitu suatu usaha dan kegiatan untuk mencegah kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas untuk menjamin terwujudnya keamanan, ketertiban dan kelancaran

²³ Lihat Pasal 264 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁴ Lihat Pasal 265 ayat (1), (2), dan (3) Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

lalu lintas. Kegiatan preventif tersebut antara lain:

- a. Mencegah serta mengurangi kesempatan maupun peluang terjadinya kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.
- b. Penginderaan dini terhadap segala permasalahan lalu lintas.
- c. Memberikan peringatan terhadap para pelanggar lalu lintas ringan (preventif edukatif).
- d. Memberikan pelayanan kepada masyarakat umum yang memerlukan.
- e. Menganalisa sebab-sebab terjadinya kemacetan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Tindakan preventif dapat berupa, surat himbauan, sosialisasi, dan anjangan dalam mengatasi perubahan tipe kendaraan bermotor. Tindakan preventif yang dilakukan bersifat pembinaan. Pembinaan dilakukan kepada pemilik bengkel dan pemilik odong-odong mobil. Surat himbauan ialah surat yang berisi ajakan yang persuasif diberikan kepada pemilik bengkel dan pemilik odong-odong mobil. Surat yang diberikan kepada pemilik bengkel berisi 2 himbauan yaitu untuk tidak menjual suku cadang yang tidak sesuai dengan standar keamanan dan memberikan edukasi kepada pelanggan bahaya perubahan tipe kendaraan bermotor. Surat himbauan yang diberikan kepada pemilik odong-odong mobil untuk tidak melakukan perubahan tipe kendaraannya.

2. Kegiatan represif, yaitu suatu usaha dan kegiatan dalam rangka penindakan terhadap para pelanggar lalu lintas, penyidikan peristiwa kecelakaan lalu

lintas serta proses pengajuan ke Pengadilan. Kegiatan represif tersebut antara lain:

- a. Penindakan terhadap pelanggar lalu lintas.
- b. Melaksanakan tindakan pertama di tempat kejadian perkara kecelakaan lalu lintas.
- c. Penyelidikan dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.
- d. Proses pengajuan perkara ke pengadilan.

Kegiatan represif dilakukan dengan pelaksanaan operasi rutin kepolisian dan operasi khusus kepolisian. Kegiatan yang mendukung pelaksanaan penegakan hukum tersebut, dapat berupa memberikan pembekalan mengenai Penjagaan dan Pengaturan Lalu Lintas (GATUR LANTAS) dan mengirimkan personil Kepolisian untuk mengikuti Pendidikan Jurusan Lalu Lintas (DIKJUR LANTAS). Dengan demikian diharapkan personil Kepolisian yang diterjunkan ke lapangan dalam upaya menegakkan peraturan perundang-undangan lalu lintas sehingga benar-benar mampu mengatasi segala hambatan dan rintangan yang ada dalam masyarakat. Selanjutnya, tindakan represif yang dapat dilakukan oleh Kepolisian dibedakan menjadi dua yaitu perlakuan dan penghukuman. Bentuk perlakuan berupa peringatan dan penyitaan, sedangkan penghukuman berupa tilang. Bentuk perlakuan berupa Peringatan dilakukan sebanyak 3 kali kepada pengemudi dan pemilik odong-odong mobil yang telah mengalami perubahan tipe, apabila pengemudi dan pemilik tidak menghiraukan akan diadakan penyitaan.

Pada kasus Pelanggaran Lalu Lintas tentang odong-odong di sejumlah daerah, para penegak hukum melakukan edukasi atau penyuluhan hukum ke masyarakat,

- a. Melakukan Edukasi atau Penyuluhan Hukum ke Masyarakat. Kepolisian dalam hal ini yang menjadi tugas dari Bidang Dikyasa (Pendidikan dan Rekayasa) selalu melakukan program program edukasi atau pun penyuluhan hukum ke masyarakat. Harapannya masyarakat khususnya pengusaha angkutan odong-odong mobil lebih tahu tentang aturan-aturan serta hukum yang ada dalam peraturan lalu lintas agar mereka lebih mengetahui betapa pentingnya bagaimana berlalu lintas yang baik dan benar sehingga mereka tidak melanggar peraturan yang ada.
- b. Memberikan penyuluhan hukum kepada komunitas-komunitas pemilik kendaraan odong-odong mobil. Bagaimana berkendara yang baik dan benar di jalan tanpa mengganggu pengendara lain serta tidak arogan di jalan. Terutama penyuluhan tentang modifikasi kendaraan bermotor.

Apabila upaya edukasi atau pun penyuluhan hukum ke masyarakat tidak dapat berjalan sebagaimana mestinya, maka kasus pelanggaran odong-odong mobil dapat diatasi dengan penindakan atau penegakkan hukum yang merupakan langkah terakhir. Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang²⁵:

- a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
- b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di

- bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/ atau Perusahaan Angkutan Umum.
- d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
- e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
- f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
- g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
- h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
- i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Sedangkan wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana diatur dalam Pasal 262 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni²⁶:

- a. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian peralatan khusus;
- b. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- c. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;

²⁵ Lihat Pasal 260 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁶ Lihat Pasal 262 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- d. melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- e. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau
- f. melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.

C. Legal Culture (budaya hukum)

Budaya hukum memegang peranan sangat penting, hal ini berkaitan dengan taraf kesadaran hukum dan kepatuhan hukum di masyarakat. Kesadaran hukum adalah suatu proses yang mencakup unsur-unsur, antara lain: pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum. Kesadaran hukum sangat berpengaruh dalam mencegah terjadinya pelanggaran hukum, dalam hal ini pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Karena dengan kesadaran hukum seseorang itu mengetahui yang seyogyanya dilakukan atau perbuat dan seyogyanya tidak dilakukan atau perbuat terutama yang dapat merugikan orang lain, masyarakat dan negara.

Namun jika kesadaran hukum masyarakat tidak ada, maka akan menimbulkan kekacauan di dalam masyarakat akibat perilaku negatif dan melanggar ketentuan yang berlaku. Soekidjo Notoadmodjo dalam bukunya yang berjudul "*Ilmu Perilaku Kesehatan*", mengasumsikan 4 fungsi perilaku yaitu²⁷:

1. Perilaku memiliki fungsi instrumental, artinya perilaku dapat memberikan pelayanan terhadap kebutuhan. Seseorang dapat bertindak positif demi pemenuhan kebutuhannya, namun seseorang juga dapat bertindak negatif bila kebutuhannya tidak tercukupi
2. Perilaku berfungsi sebagai *defence mechanism* atau pertahanan diri dalam menghadapi lingkungannya. Artinya dengan perilakunya individu dapat melindungi dirinya dari ancaman yang datang dari luar.
3. Perilaku berfungsi sebagai penerima objek dan pemberi arti, artinya tindakan yang dilakukan individu selalu berusaha untuk menerima dan menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Proses tersebut menimbulkan tindakan-tindakan yang spontan dan dalam kurun waktu yang singkat.
4. Perilaku sebagai nilai ekspresif dari diri seseorang dalam menjawab situasi yang dihadapinya. Di sini berarti perilaku yang dilakukan oleh seorang individu merupakan ungkapan dari apa yang sedang individu tersebut rasakan.

Dapat dilihat teori perilaku tersebut mencerminkan bahwa perilaku dari pengemudi odong-odong mobil yang tetap beroperasi adalah dikarenakan untuk memenuhi kebutuhannya hidupnya walaupun telah menyimpang dari Undang-Undang yang berlaku. Dapat dilihat bahwa antara Undang-undang/ Substansi, Struktur/ Penegak hukum, Masyarakat dan kebudayaan sangat erat berhubungan satu sama lainnya. Hal ini dapat dijelaskan bahwa Undang-Undang sebagai aturan terhadap perilaku harus ditaati oleh masyarakat. Apabila tidak maka aparat penegak hukum berdasarkan amanat dari Undang-undang, senantiasa akan menegakkan hukum terhadap mereka/ masyarakat yang melanggarnya.

²⁷ Soekidjo Notoadmodjo, 2010. *Ilmu Perilaku Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm 86.

IV. KESIMPULAN

1. Odong-odong mobil pada umumnya merupakan bentuk dari modifikasi kendaraan (mobil) yang telah melanggar peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Hal ini dapat dilihat dari adanya perubahan dari segi bentuk, dan penggunaan, serta keamanan atau keselamatan kendaraan di jalan raya, khususnya di sebagian daerah yang memiliki kontur jalan yang tidak datar. Hal ini tidak sesuai dengan indikator yang diberikan oleh aturan perundang-undangan mengenai persyaratan modifikasi kendaraan.
2. Bahwa antara Substansi yaitu UU No. 22 Tahun 2009 & Peraturan Pemerintah No.55 Tahun 2012, Struktur yaitu Penegak hukum (Kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), Culture yaitu masyarakat dan kebudayaan sangat erat berhubungan satu sama lainnya. Hal ini dapat dijelaskan bahwa Undang-Undang sebagai aturan terhadap perilaku harus ditaati oleh masyarakat. Apabila tidak maka aparat penegak hukum berdasarkan amanat dari Undang-undang, senantiasa akan menegakkan hukum terhadap mereka/ masyarakat yang melanggarnya. Odong-Odong mobil sudah sejak lama beroperasi di tengah-tengah masyarakat Indonesia, namun odong-odong mobil tidak mempunyai payung hukum yang jelas dan tidak pula diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai angkutan/kendaraan umum.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Ahmad Ali, 2005. *Keterpurukan Hukum di Indonesia Penyebab dan Sosialnya*, Cetakan Kedua, Bogor: Ghalia Indonesia.
- Johnny Ibrahim. 2006, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia Publishing.
- Ronny Hanitijo Soemitro, 1982, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soekidjo Notoatmodjo, 2010. *Ilmu Perilaku Kesehatan*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia Press
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2009, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Cetakan ke – 11, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Soerjono Soekanto, 2012. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Edisi Revisi, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Zainuddin Ali, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.

Peraturan Perundang-undangan:

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Data Elektronik:

- TribunJabar.id, 2021. "Mobil Odong-odong Makin Marak di Ciamis, Dalam Tiga Hari Terjadi Kecelakaan, Tidak Layak Jalan", diakses pada laman:
<https://jabar.tribunnews.com/2021/06/22/mobil-odong-odong-makin-marak-di-ciamis-dalam-tiga-hari-terjadi-kecelakaan-tidak-layak-jalan>