

## Penegakan Hukum Dalam Kebijakan *Zero Overdimension dan Overloading* Terhadap Pengangkutan Barang

### *Law Enforcement in Zero Over Dimension and Over Loading Policy for Transportation of Goods*

Sintia Putri Febriani<sup>1\*</sup>, Mimin Mintarsih<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Fakultas Hukum, Universitas Islam Jakarta, Jakarta, Indonesia

\*Corresponding author. Email: sintiaputrifebriani9@gmail.com

#### Paper

Received

04-04-2023

Revised

26-04-2023

Approved

30-04-2023

#### Abstrak

Kendaraan jasa angkutan barang sudah menjadi hal yang lumrah terlihat di berbagai titik daerah di Indonesia karena merupakan perantara antara konsumen dengan pengusaha jasa angkutan untuk melakukan perpindahan barang dagangan yang memiliki muatan yang cukup besar, namun seringkali kendaraan jenis angkutan barang tidak memenuhi standar tipe pembuatan pabrik atau sudah dimodifikasi kembali dengan harapan memperoleh keuntungan dalam memasok barang angkutan sehingga terjadilah pelanggaran berlebihnya dimensi dan muatan *Overdimension dan Overloading (ODOL)*. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa penegakan hukum dalam kebijakan Zero ODOL terhadap Pengangkutan Barang dan untuk mengetahui bentuk sanksi pelanggaran dalam kebijakan Zero ODOL. Metode penelitian digunakan yaitu normatif dan pendekatan analisis normatif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penegakan hukum dalam kebijakan Zero ODOL terhadap pengangkutan barang mengalami kemunduran selama lima tahun kebelakang hal ini disebabkan oleh pengemudi angkutan umum tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkutan, dimensi kendaraan. Sehingga sanksi yang diberikan bisa berbentuk sanksi administrasi dan sanksi pidana kurungan. Pelanggaran ODOL termasuk pada sanksi golongan berat. Kesimpulan bahwa penegakan hukum dalam kebijakan Zero ODOL belum berjalan secara efektif.

#### Kata Kunci

Kebijakan; Penegakan Hukum; *Zero Overdimension Overloading*.

#### Abstract

*Goods transportation service vehicles have become commonplace seen in various points of the region in Indonesia because they are intermediaries between consumers and transportation service entrepreneurs to move merchandise that has a fairly large load, but often goods transport types of vehicles do not meet the factory-made type standards or has been re-modified in the hope of gaining an advantage in supplying transport goods resulting in over-dimensional and overloading (ODOL) violations. This research is aimed at analyzing law enforcement in the Zero ODOL policy on the Transportation of Goods and to find out the forms of sanctions for violations in the Zero ODOL policy. The research method used is normative and qualitative normative analysis approaches. The results of the study show that law enforcement in the Zero ODOL policy on the transportation of goods has suffered a setback over the past five years. So that the sanctions given can be in the form of administrative sanctions and criminal sanctions in prison. ODOL violations include severe sanctions. The conclusion is that law enforcement in the Zero ODOL policy has not been effective.*

#### Keywords

*Law Enforcement; Policy; Zero Overdimension Overloading*



## 1. Pendahuluan

Transportasi adalah fasilitas sarana prasana darat, laut dan udara sebagai alat pengangkutan dan pengiriman kebutuhan pokok masyarakat Indonesia. Alat transportasi pengangkutan barang biasanya berupa truk bermuatan besar dengan

tonase yang berat, seperti truk trailer, truk tronton atau yang sering disebut juga sebagai truk tambun yang memiliki muatan yang cukup tinggi dari kendaraan jenis lainnya yang mengangkut barang logistik untuk dikirimkan ke berbagai wilayah Indonesia. Hal ini menjadi ladang usaha bagi pemilik jasa angkutan barang untuk membuka lapangan bisnis. Perekonomian Indonesia mengalami peningkatan, karena banyaknya permintaan pengiriman barang dari dalam dan luar negeri. Namun meningkatnya permintaan pengiriman barang dengan muatan yang banyak, melebihi berat tonase truk yang telah ditentukan disalahgunakan oleh pelaku jasa angkutan barang dengan mengharapakan keuntungan, sehingga telah terjadi pelanggaran *overdimension* dan *overloading*.

*Over Dimension* dan *Over Loading* yang dimaksud adalah kendaraan yang mengangkut barang melebihi beban dan dimensi pengangkut tidak sesuai dengan standar produksi serta ketentuan perundang-undangan.<sup>[1]</sup>

Pakar Hukum Universitas Gadjah Mada (UGM) sebagai Guru Besar, Nurhasan Ismail mengatakan aturan ODOL dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan menjelaskan bahwa muatan beban kendaraan besar dalam dimensi lebar dan panjang kendaraan tidak boleh melebihi batas bawah atau dasar landasan kendaraan.<sup>[2]</sup>

Sering dijumpai di Indonesia kendaraan truk yang melintasi jalanan tidak sesuai dengan standar pabrik atau telah mengalami perubahan tipe karena dimodifikasi sehingga terjadi perubahan dimensi ukuran dan muatan (*Overdimension dan Overloading*). Padahal di dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 telah mengatur tentang kendaraan yang boleh beroperasi berdasarkan peraturan yang berlaku saat ini.

Tindakan memodifikasi kendaraan truk merupakan suatu pelanggaran, barang siapa yang memasuki wilayah Indonesia dengan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dengan mengubah tipe kendaraan, sehingga kendaraan tidak memenuhi kewajiban uji tipe dapat dipidana penjara selama 1 (satu) tahun dan dikenakan denda sebanyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah) seperti yang dijelaskan dalam Pasal 50 Ayat 1 *juncto* Pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Fakta penerapan Kebijakan Zero ODOL di Indonesia belum ada regulasi terkait akan diterapkan. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mengatakan pengusaha angkutan barang tidak paham tentang sistem rangka dan aspek-aspek teknis pada angkutan, mereka hanya melakukan serangkaian tindakan tanpa memikirkan akibat yang akan terjadi. Hal itu dilakukan demi menekan biaya operasional, dan mengurangi biaya retribusi lainnya dan juga terkait hal perizinan. Pemerintah dan masyarakat sangat dirugikan dengan adanya truk ODOL sebagai monster jalanan, karena menjadi penyebab rusaknya infrastruktur jalan yang seharusnya memiliki umur panjang dalam pemakaiannya, terjadinya kecelakaan fatal yang menimbulkan korban, merusak fasilitas lalu lintas, mogok ditengah keramaian menyebabkan macet, ukuran truk tidak sesuai dengan ukuran bahu jalan yang semakin sempit. Contoh kasus baru-baru ini terjadi kecelakaan yang cukup memilukan terjadi disalah satu daerah Provinsi Sumatera Barat yaitu Kota Padang Panjang, sebuah truk yang mengangkut pakan/makanan ayam dengan muatan yang lumayan banyak mengalami rem blong sehingga terjadi tabrakan beruntun yang mengakibatkan korban luka-luka dan ada yang tewas seketika ditempat dengan kondisi tubuh terbelah menjadi dua.<sup>[3]</sup> Selain kasus tersebut juga telah terjadi di Kota Bekasi, dimana kendaraan truk mengalami kecelakaan disebabkan overload sehingga mengakibatkan kecelakaan maut.<sup>[4]</sup>

Dari kedua contoh kasus tersebut, maka berdasarkan UU No.22/2009 terdapat empat jenis pelanggaran yang disebabkan ODOL; pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran terhadap muatan, dalam hal perizinan dan pelanggaran rambu dan marka yang mengakibatkan kecelakaan yang fatal. Proporsi Persentase kecelakaan

lalu lintas yang diakibat oleh angkutan barang merupakan yang terbesar kedua setelah sepeda motor sebesar 12 persen.<sup>[5]</sup>

Adapun hasil penelitian sebelumnya yang terkait dengan penerapan kebijakan ODOL dalam rangka penegakan hukum, menunjukkan tidak tersedianya pengenaan sanksi yang memadai dalam pelanggaran ODOL sehingga penegakan hukum tidak efektif.<sup>[6]</sup>

Kementrian Perhubungan sudah membuat kebijakan terkait kasus truk ODOL yaitu Kebijakan *Zero Overdimension dan Overloading* (ODOL) yang disepakati bersama oleh APINDO, APTRINDO, MRI, Organda dan PEMDA dan Lembaga lainnya untuk mendukung program Kebijakan Zero ODOL sejak lima tahun silam.<sup>[7]</sup> Program kebijakan pemerintah diperlukan dalam terlaksananya pembentukan awal proses yang bertanggungjawab dalam social Masyarakat.<sup>[8]</sup> Kemenhub juga telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan dengan No. 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan. Dirjen Budi Kemenhub menegaskan: bahwa Kebijakan Zero ODOL diberlakukan pada tanggal 1 Januari 2023. Kebijakan dibuat oleh pemerintah untuk mengatasi keresahan masyarakat, dengan cara menemukan solusi untuk suatu permasalahan yang akan mendatangkan kebaikan bagi semua orang, terutama pemerintah dan masyarakat demi kepentingan bersama.

Berdasarkan uraian dan fakta yang telah disampaikan, penulis merumusan permasalahan antara lain:

- 1) Apakah penegakan hukum dalam kebijakan *zero overdimension* dan *overloading* sudah efektif?
- 2) Bagaimana bentuk sanksi pelanggaran dalam kebijakan *zero overdimension* dan *overloading*?

Penulisan penelitian bertujuan untuk mengetahui penegakan hukum dalam kebijakan *zero overdimension* dan *overloading* (ODOL) dan untuk mengetahui bentuk sanksi pelanggaran dalam kebijakan *zero overdimension* dan *overloading*. Dengan melalui penelitian ini diharapkan dapat berguna serta bermanfaat sebagai sumber kajian akademis bagi para akademik dan memberikan pemahaman kepada pengusaha jasa angkutan barang dan juga pengemudi terkait dibuatnya *kebijakan zero overdimension* dan *overloading*. Kepada Pemerintah juga diharapkan mempertanggungjawabkan kebijakan yang dibuat agar dapat dilakukan dengan memikirkan banyak kemanfaatan serta keselamatan masyarakat dan lingkungan.

## 2. Metode

Metode penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian hukum normatif yaitu penelitian hukum kepustakaan bersifat deskriptif, deskriptif maksudnya ialah bertujuan untuk menggambarkan dan memberikan data dengan sedetail mungkin tentang objek penelitian sehingga dapat memperkuat fakta yang berkaitan dengan judul penulis. Pendekatan penelitian yang digunakan ada dua diantaranya pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*) dan pendekatan perundang-undangan (*Statutte Approach*). Bahan hukum yang digunakan bahan hukum data primer, sekunder dan tersier. Dalam pengumpulan data yang dilakukan penulis menggunakan teknik memperoleh informasi yang diperlukan, penulis meneliti berbagai dokumen dari buku, literatur dan berkas yang berkaitan dengan judul, serta melakukan penelusuran (*searching*) media internet.

## 3. Pembahasan

### 3.1 Penegakan Hukum dalam Kebijakan *Zero Overdimension* dan *Overloading*

Penegakan Hukum menurut Jimly<sup>[9]</sup> merupakan proses upaya untuk menegakan norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam hukum lalu lintas dan kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Hukum adalah objek dalam penegakan hukum. Penegakan hukum itu dilihat dari dua sisi Luas dan Sempit. Dari sisi luasnya mencakup nilai-nilai keadilan yang tumbuh dan hidup dalam masyarakat, sedangkan dari sisi

sempitnya memiliki arti bahwa penegakan hukum itu hanya tersangkut atau terpaut dalam peraturan yang formal dan tertulis saja.

Menurut Soejono Soekanto<sup>[10]</sup> terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan hukum itu sendiri diantaranya; 1) Faktor Hukum itu sendiri, yaitu UU; 2) Faktor penegak hukum, yaitu pihak yang membentuk, menerapkan serta melayani demi hukum; 3) Faktor sarana prasarna sebagai fasilitas yang mendukung penegakan hukum; 4) Faktor masyarakat, yaitu dimana hukum berlaku dan diterapkan; 5) Faktor kebudayaan, yaitu sebagai hasil karya, cipta, dan rasa berdasarkan pada perasaan manusia dalam kehidupan bersosial masyarakat.

Penegakan Hukum adalah serangkaian proses untuk menjabarkan sebuah nilai, ide, cita-cita yang cukup abstrak yang menjadi tujuan hukum.<sup>[11]</sup> Lima faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soejono Soekanto dapat dikaitkan.<sup>[12]</sup> dengan persoalan penegakan hukum dalam kebijakan zero ODOL terhadap pengangkutan barang yang dapat dianalisis sebagai berikut:

- 1) Faktor hukum itu sendiri yaitu Undang-Undang yang mengatur tentang Kebijakan Zero ODOL, UU 22/2009 LLAJ dijelaskan tentang memodifikasi atau merakit kendaraan sehingga menyebabkan perubahan tipe kendaraan, UU No. 55/2012 tentang Kendaraan laik jalan, Peraturan Menteri No.60/2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- 2) Faktor penegakan hukum, orang yang menegakan hukum, dalam hal ini yang berperan sebagai penegak hukum adalah Lembaga Negara di Bidang dinas perhubungan, Kepolisian sebagai pengawas dilapangan, PPNS dinas perhubungan yang membantu polisi dalam melakukan penyelidikan serta pengawasan ketika terjadi pelanggaran berdasarkan ketentuan dalam UU No. 2/2002 Polri Pasal 1 angka 10 dan KUHAP pasal 6 ayat (1). Lembaga pemerintah yang ikut andil dalam membuat sebuah kebijakan.
- 3) Faktor sarana prasarana yang mendukung dalam penegakan hukum dalam kebijakan Zero ODOL antara lain: dana pendukung untuk membangun jembatan timbang, dukungan dalam peremajaan truk, dukungan terhadap infrastruktur jalan, dukungan sosialisasi pelanggaran lalu lintas pada masyarakat.
- 4) Faktor masyarakat, hakekatnya penegakan hukum berasal dari masyarakat, untuk kesejahteraan masyarakat dan mengembalikan keadilan bagi masyarakat. Diperlukan kontribusi masyarakat dalam bentuk kesadaran hukum sebagai pemilik perusahaan jasa angkutan barang dan pengemudi untuk taat pada aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah, bertanggung jawab mengelola truk angkutan barang sehingga layak jalan dan dapat digunakan sesuai peruntukannya.
- 5) Faktor kebudayaan yaitu sebagai hasil karya, cipta, rasa kemanusiaan dalam kehidupan sosial.

Tujuan Penegakan Hukum adalah untuk mewujudkan kepastian hukum, menemukan rasa keadilan dan juga memberikan manfaat terutama pada masyarakat agar menjaga masyarakat tertib dan berbudaya hukum, selamat dan aman dalam berlalu lintas dan angkutan jalan, dan patuh pada budaya tertib lalu lintas. Jika masih terjadi pelanggaran-pelanggaran terhadap hukum, maka kembali lagi kilas balik melihat kedalam faktor-faktor penegakan hukum apa yang menjadi masalah dan kendalanya.<sup>[13]</sup>

Upaya penegakan hukum kepolisian dalam melaksanakan tugasnya mengutamakan dua tindakan preventif atau tindakan pencegahan dan represif.<sup>[14]</sup> Tindakan preventif atau pencegahan seperti: pengaturan lalu lintas, penjagaan, pengawasan, pengawalan dan patrol hal ini termasuk dalam sistem keamanan lalu lintas. Terhadap pelanggaran lalu lintas dilakukan tindakan represif melalui perlakuan dan hukuman dengan denda (penindakan langsung), penyitaan dan teguran.

Pemerintah berkewajiban untuk menyusun strategi demi memecahkan permasalahan dibutuhkan sebuah kebijakan untuk di eksekusi dengan suatu aturan agar dapat menyelesaikan permasalahan yang terjadi. Untuk itu Lembaga Dinas Perhubungan

melakukan kerja sama dengan kepolisian untuk melakukan penegakan hukum, mencari solusi menghadapi permasalahan melalui sebuah kebijakan. Definisi Kebijakan menurut salah satu ahli, yaitu Lasswell dan Kaplan, mengartikan kebijakan sebagai suatu program yang mengandung nilai-nilai dan praktek-praktek yang tearah untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Namun jangan sampai salah mengartikan peraturan dengan kebijakan itu berbeda, peraturan dibuat untuk dipatuhi dengan cara memaksa sedangkan kebijakan dibuat tanpa unsur paksaan namun diharapkan dapat menyelesaikan suatu permasalahan secara langsung.

Terdapat tiga (3) faktor yang menyebabkan lahirnya kebijakan *Zero Overdimension* dan *Overloading* ini adalah:

- 1) Faktor Internal *Human error* (kelalaian dalam diri manusia) menyebabkan kecelakaan karena kelelahan, mengantuk.<sup>[15]</sup> Perilaku pengemudi dikategorikan menjadi dua; pengemudi yang aman dan pengemudi yang agresif, pengalaman usia muda, multitasking.<sup>[16]</sup>
- 2) Mekanis teknis kendaraan, umur kendaraan pendek, syarat laik jalan, biaya operasional kendaraan.
- 3) Faktor Eksternal kondisi jalan yang tidak bisa di prediksi, rusaknya infrastuktur jalanan, jalan berlubang, jalanan licin karena hujan.

Dari ketiga faktor yang disebutkan sebagai penyebab lahirnya Kebijakan Zero ODOL mekanis teknis kendaraanlah yang patut dijadikan sebagai inti permasalahan dalam ODOL.

**Tabel 1.** Tabel Perkembangan ODOL

Tahun	Keterangan Perkembangan ODOL
2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diluncurkan Kebijakan Zero Odol</li> <li>• Penundaan kebijakan diminta oleh Asosiasi ke tahun 2018 dan disepakati</li> </ul>
2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kesepakatan Kementerian Negara/Lembaga (K/L) dan Asosiasi</li> <li>• Sosialisasi Zero ODOL</li> <li>• Perbaikan layanan Jembatan Timbang di UPPKB</li> <li>• Akreditasi UPUBKB</li> </ul>
2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BUMN dilarang menggunakan Kendaraan ODOL</li> <li>• APM dilarang mendisplay dan menjual kendaraan ODOL</li> <li>• Planning Aksi Zero ODOL 2019-2021</li> <li>• Mentoleransi over muatan pada bahan pokok; minuman, makanan</li> <li>• Pemotongan kendaraan Over Dimensi</li> <li>• Proses Hukum Pelanggaran Over Dimensi</li> <li>• Surat Kementrian Perindustrian RI tentang Penundaan Kebijakan Zero ODOL</li> </ul>
2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengadakan rapat Menhub, Menteri PUPR, Menperin, Korlantas Polri dan Asosiasi Industri dengan hasil kesepakatan Zero ODOL</li> <li>• Pelaksanaan Zero ODOL dilakukan pada Tol Jakarta -Bandung</li> <li>• Pelaksanaan Zero ODOL di Pelabuhan Merak- Bakauheni dan Ketapang-Gilimanuk</li> </ul>

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Jalan, Kementerian Perhubungan 2020

Dilihat dari tabel diatas perkembangan dalam pembuatan kebijakan Zero ODOL mengalami kemunduran selama lima (5) tahun untuk dilaksanakan walaupun sudah disepakati oleh pihak-pihak penting Lembaga negara, kebijakan ini baru mulai diberlakukan 1 Januari 2023 secara bertahap. Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah dalam penanganan ODOL yaitu ketegasan penegakan hukum. Penegakan Hukum merupakan bentuk upaya para pihak atau lembaga pemerintah dalam

melakukan pencegahan/penanggulangan pelanggaran maka untuk itu dilakukanlah penegakan hukum dalam kebijakan Zero ODOL.

Kewajiban Pemerintah dalam menangani suatu permasalahan untuk menemukan solusi dari akar masalah, maka perlu disertakan kewajiban pemerintah didalamnya sebagaimana yang termasuk dalam Pasal 213 UU LLAJ ayat 2 huruf (c) untuk mengawasi kepatuhan bagi pengguna jalan maka dilakukan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan angkutan umum dan pengemudi kendaraan dijalanan.

Permen Perhub 60/2019 tentang penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan menjadi acuan bagi pengguna jalan mengenai ketentuan yang harus dipatuhi angkutan barang, yang tertuang dalam pasal 7 ayat (1) dan (2). Didalam permenhub juga ditegaskan untuk wajib mematuhi ketentuan tentang tata cara pemuatan; daya angkut; dimensi kendaraan dan kelas jalan.

Di dalam UU 55/2012 tentang kendaraan pada pasal 54 dan 121 mengatur mengenai batasan ukuran kendaraan dan batasan berat muatan. Pasal ini dapat dijadikan dasar dalam melakukan penegakan hukum ODOL walaupun didalamnya tidak disebutkan larangan terhadap dimensi dan muatan berlebih, namun hal ini dijadikan patokan bagi badan pengawas dan PPNS di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada saat dilapangan ketika melihat terjadinya pelanggaran ODOL maka dapat berpatokan pada UU ini.

Standar keamanan kendaraan dalam membawa muatan berkapasitas berat harus memperhatikan faktor keamanan, serta kelayakan dari kendaraan. Konsistensi dalam melaksanakan kebijakan Zero ODOL oleh badan yang berwenang diharapkan dapat berjalan secara dinamis dan koordinasi segala pihak memberikan pengetahuan kepada masyarakat untuk patuh terhadap ketentuan yang telah diatur.

Langkah awal memulai kebijakan secara bertahap ialah memeriksa setiap kendaraan bermotor memenuhi persyaratan teknis atau tidak mulai dari susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, pemuatan melalui jembatan timbang. Jembatan timbang merupakan alat pengawasan dan pengendalian kelebihan muatan batas ketentuan angkutan barang. Jembatan memiliki tiga fungsi diantaranya: fungsi pencatatan, pengawasan dan penindakan. Setiap mobil barang yang mengangkut barang wajib ditimbang pada alat penimbangan yang dipasang secara tetap maupun yang dapat dipindahkan dengan perhitungan jembatan timbang akurat.<sup>[17]</sup>

Melakukan uji tipe kendaraan dalam bentuk pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan laik jalan yang dilakukan oleh Dinas perhubungan, melakukan pengawasan terhadap bengkel modifikasi, menormalisasikan kendaraan bermotor yang sudah dimodifikasi kebentuk semula, memberikan edukasi tentang bahaya lalu lintas pada masyarakat, melakukan tindakan penilangan kepada pelanggar ODOL.

Penindakan dalam menemukan Kendaraan ODOL yaitu dengan menekan beban muatan yang berlebih dengan mengurangi beban jalannya kendaraan, sedangkan untuk kendaraan yang dimodifikasi menjadi panjang atau tinggi dari ukuran aslinya dilakukan penyemprotan cat untuk memberikan tanda pada badan kendaraan dan dilakukan pemotongan oleh pihak yang berwenang dinas perhubungan.

### **3.2 Bentuk Sanksi Pelanggaran Dalam Kebijakan Zero ODOL**

Andi Hamzah menyebutkan bahwa sanksi diartikan sebagai bentuk hukuman bagi pelanggar ketentuan undang-undang.<sup>[18]</sup> Pelanggar ketentuan undang-undang sudah sah dan patut untuk diberikan hukuman.

Tindak Pidana ODOL sebagaimana diatur dalam pasal 277 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap perbuatan, membuat, merakit atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe. Perbuatan ini adalah bentuk pelanggaran pidana.

Dalam hukum pidana, norma dan sanksi merupakan dwi-tunggal yang bersifat fungsional karena keterkaitan keduanya jika tidak saling melengkapi maka tidak berarti apa-apa.<sup>[19]</sup>

Salah satu teori sanksi pidana yaitu teori relative atau disebut teori tujuan, menggambarkan landasan dibuatnya kebijakan Zero ODOL yaitu untuk mempertahankan ketertiban Masyarakat.<sup>[20]</sup> Sanksi diberikan agar masyarakat mampu berpikir untuk melakukan hal yang salah maka akan ada akibat yang dituai.

Pemberian sanksi sebagai bentuk teguran dan efek jera yang tidak hanya dalam bentuk tertulis tetapi juga dalam bentuk tindakan agar tidak ada lagi yang melakukan pelanggaran. Pelanggaran ODOL termasuk dalam pelanggaran rambu dan marka lalu lintas. Dalam Pasal 105 UU LLAJ 22/2009 mengatur: a) berperilaku tertib, b) mencegah hal yang menghambat, membahayakan keamanan dan keselamatan dan angkutan lalu lintas jalan yang dapat menimbulkan kerusakan. Pelanggaran lalu lintas adalah tindakan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Pemberian sanksi bertujuan untuk mengawasi praktik modifikasi kendaraan yang semakin banyak dilakukan para pelaku pelanggaran yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Bentuk sanksi dikelompokkan menjadi dua: sanksi administratif yang dilakukan oleh staf dinas perhubungan dan sanksi penilangan (tindakan) dilakukan oleh polisi sebagai pengawas dilapangan. Sanksi bagi kendaraan yang tidak laik jalan diatur didalam pasal 286 UU LLAJ: barangsiapa yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di Jalan tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pelaku pelanggaran kendaraan ODOL ditindak bukan sekedar dengan tilang tetapi berupa sanksi pidana kurungan atau denda.<sup>[21]</sup>

Pasal 307 UU LLAJ menyatakan: bagi pengemudi kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)". Walaupun di dalam pasal ini denda yang diberikan tergolong relative rendah yaitu, hanya sebesar Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Pemerintah akan melihat apakah dengan denda yang rendah tersebut para pelanggar akan terus melakukan pelanggaran dan tidak jera dengan denda yang kecil, sehingga pemerintah akan merevisi jumlah denda yang diberikan agar memberatkan pelanggar sehingga tidak lagi melakukan tindakan pelanggaran.

Sanksi administrative dalam permenhub 16/2019 menggolongkan sanksi menjadi tiga golongan, yaitu golongan ringan, sedang, berat. Pelanggaran ODOL tergolong pada golongan berat seperti yang disebutkan dalam Pasal 80 ayat 4 huruf (a) "*mengangkut muatan dengan kendaraan mobil barang yang melebihi dimensi dan daya angkut kendaraan*". Sanksi administrative pelanggaran golongan berat diatur dalam pasal 84 ayat (1) dan (2) *juncto* pasal 81 ayat (1).

Contoh kasus pelanggaran ODOL yang diantaranya telah disampaikan di bab pendahuluan, yaitu telah terjadi daerah Padang Sumatera Barat dan Kota Bekasi Jawa barat. Kedua kasus tersebut masing-masing dapat dijatuhi sanksi dalam bentuk denda dan pidana kurungan. Hal ini berdasarkan Pasal 307 UU LLAJ, yaitu kendaraan yang mengangkut barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan masing-masing melebihi kapasitas, sehingga mengakibatkan kecelakaan.

Pemerintah dapat menambah aturan yang lebih jelas dan tegas dalam memberikan sanksi yang berat berupa denda, kurungan, dan penyitaan kendaraan atas terjadinya pelanggaran ODOL untuk mendukung kebijakan *Zero ODOL* dan merevisi Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang LLAJ untuk kebaikan kedepan dalam menghadapi pelaku usaha yang tidak memikirkan keselamatan nyawa para pengemudi dan pengguna

jalan lainnya. Sanksi dalam kebijakan Zero ODOL berpatokan terhadap pasal 277 dan pasal 307 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kedua sanksi tersebut menjadi kekuatan dasar hukum bagi penegak hukum dilapangan pada saat ini dalam menangani kasus pelanggaran Zero ODOL.

#### 4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan diatas terkait kebijakan Zero ODOL dalam penegakan hukumnya mengalami kemunduran, hal ini disebabkan tidak efektifnya penegakan hukum yang terjadi dilapangan. Para penegak hukum Dinas Perhubungan, Kepolisian Lalu lintas dan PPNS yang membantu dalam proses penyidikan masih dalam kategori tidak efektif dalam mensosialisasikan dan juga menerapkan pengetahuan kebijakan keselamatan untuk Bersama. Terlepas dari tidak adanya kontribusi dari pelaku usaha jasa angkutan umum dengan mengutamakan alasan akan berpengaruh pada pendapatan pembangunan negara, penegak hukum tidak membuat efek jera karena belum bisa mengaplikasikan kebijakan ini. Adapun bentuk sanksi yang diatur dalam undang-undang LLAJ terdapat beberapa bentuk sanksi yang diberikan kepada pelanggar ODOL yaitu sanksi administrative, sanksi denda dan sanksi kurungan. Diharapkan sanksi-sanksi yang diberikan dapat kembali direvisi dengan menambah waktu hukuman dan juga besaran angka sanksi ditambah.

#### Daftar Pustaka

- [1] Dinas Perhubungan, "Pengendalian Over Dimension dan Overloading," *Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan*, 2021.
- [2] Media Indonesia, "Pakar Hukum: Aturan Odol Sudah Diatur Dalam Undang-Undang," *Media Indonesia*, 2022.
- [3] D. O. Purba, "Kecelakaan Maut di Padang Panjang,Truk Rem Blong," *Kompas*, 2023.
- [4] L. S. Rahayu, "Truk Kecelakaan Maut di Bekasi Overload Komisi V DPR," *Detik News*, 2022.
- [5] Biro Komunikasi dan Informasi Publik, "Angka Kecelakaan Masih Tinggi, Menhub: Kolaborasi Jadi Kunci Peningkatan Keselamatan Jalan," *Berita Umum Biro Komunikasi dan Informasi Publik*, 2022.
- [6] M. Rishela and L. Armajaya, "Analisis Yuridis Terhadap Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension dan Over Loading (Bebas Ukuran Lebih dan Muatan Lebih) di Indonesia," vol. 1, no. 12, pp. 2719–2738, 2022.
- [7] Biro Komunikasi dan Informasi Publik, "Jelang Zero ODOL 2023, Kemenhub Terus Sosialisasikan Penegakan Hukum Truk ODOL," *Liputan Khusus Biro Komunikasi dan Informasi Publik*, 2022.
- [8] W. I. Akhyar, Gunawan, Haris Widiasmoro, and Layla Izza Rufaida, "Kebijakan Bantuan Pangan Non Tunai Dalam Perspektif Filsafat Hukum Murni," *Reformasi Hukum*, vol. 25, no. 1, pp. 41–56, 2021, doi: <https://doi.org/10.46257/jrh.v25i1.189>.
- [9] J. Asshiddiqie, "Penegakan Hukum."
- [10] S. Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011.
- [11] S. Rahardjo, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.
- [12] M. Mintarsih, M. Iskandar, and B. Sukamto, "Law Enforcement to the Negligent Entrepreneurs in Accomplishing Mining Reclamation in order to be Efficient according to its Function," in *International Conference On Energy And Mining Law (ICEML 2018)*, 2018, vol. 59, pp. 208–210. doi: <https://doi.org/10.2991/iceml-18.2018.46>.
- [13] H. Ardani Nasution, "Penegakan Hukum dan Kedaulatan Pada Wilayah Perbatasan Negara Oleh Tentara Nasional Indonesia di Provinsi Sulawesi Utara," *Reformasi Hukum*, vol. 24, no. 2, pp. 150–168, 2020, doi: <https://doi.org/10.46257/jrh.v24i2.133>.
- [14] R. Muhammad and A. Syah, "Upaya Polrestabes Surabaya Dalam Menanggulangi Pelanggaran," *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, vol. 1, no. 2, pp. 519–534, 2013.
- [15] G. Guritnaningsih, T. Tjahjono, and D. Maulina, "Kelalaian Manusia (Human Error) Dalam Kecelakaan Lalu Lintas: Analisis Berdasarkan Pemrosesan Informasi," *Journal of Indonesia Road Safety*, vol. 1, no. 1, p. 30, 2018, doi: <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v1i1.14772>.
- [16] Tazkiyah, *Perilaku Pengemudi Truk Dan Kontribusinya Terhadap Kecelakaan*. Jakarta: Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, 2021.

- [17] L. Hakim, "Tinjauan Hukum Terhadap Pelanggaran Kelebihan Muatan Di Jembatan Timbang Kabupaten Blora," *International Journal of Law Society Services*, vol. 1, no. 1, pp. 31–45, 2021, doi: <https://doi.org/10.26532/ijlss.v1i1.14739>.
- [18] A. Hamzah, *Terminologi Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- [19] M. A. Zaidan, "Norma, Sanksi dan Teori Pidana Indonesia," *Jurnal Yuridis*, vol. 1, no. 1, pp. 1–23, 2014, doi: <https://doi.org/10.35586/v1i1.144>.
- [20] Usman, "Analisis Perkembangan Teori Hukum Pidana," *Jurnal Ilmu Hukum Jambi*, vol. 2, no. 1, pp. 62–78, 2011.
- [21] S. Rozi, "Sanksi Terhadap Pelanggaran Transportasi Darat Odol (Overdimension Overloading) Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan," *Glosains: Jurnal Sains Global Indonesia*, vol. 2, no. 1, pp. 13–21, 2021, doi: <https://doi.org/10.36418/glosains.v2i1.11>.