

**TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA SEBAGAI PENGANGKUT BARANG
YANG OVER DIMENSION & OVERLOAD (ODOL) BERDASARKAN
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN**

Nicholas Rachmanata

(Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)

(nicholas.rachmanata@gmail.com)

Amad Sudiro

(Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)

(ahmads@fh.untar.ac.id)

Abstract

Over Dimension and Over Load (ODOL) carried out by business actors always steals the government's attention considering that this is not only dangerous for road users, but also causes financial losses to the state. The aspect of state losses as a result of ODOL is damage to roads, forcing more budget to be spent to repair these damaged roads. Business actors in carrying out business activities bear the burden of responsibility to be able to provide benefits in all aspects and cannot be separated from the safety aspect for other road users. The phenomenon of ODOL that is attached to society encourages the government to enforce the law on aspects of the responsibilities of business actors so that through this research a descriptive analysis of UULLAJ is carried out using normative juridical research methods supported by data from interviews with relevant stakeholders. ODOL carried out by business actors is an unlawful act, one of which is caused by economic factors (supply and profit) in the goods distribution process carried out between consumers and business actors, forcing business actors to continue to carry out ODOL even though they already know the legal consequences. The regulation of ODOL in society is still not burdensome for the perpetrators, such as the amount of fines imposed is still relatively small and far from providing a deterrent effect, thus creating a legal culture of indifference in society. The state needs to carry out more supervision and law enforcement against business actors who practice ODOL.

Keywords: ODOL, Business Actors, Responsibilities

Abstrak

Over Dimension and Over Load (ODOL) yang dilakukan oleh pelaku usaha selalu mencuri perhatian pemerintah mengingat hal tersebut tidak hanya membahayakan bagi pengguna jalan, tetapi juga

memberikan kerugian keuangan negara. Aspek kerugian negara sebagai akibat dari ODOL adalah rusaknya jalan sehingga memaksa dikeluarkannya anggaran lebih untuk memperbaiki jalan-jalan yang rusak tersebut. Pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usaha memikul beban tanggung jawab untuk dapat memberikan kemanfaatan dalam seluruh aspek dan tidak terlepas pada aspek keselamatan bagi pengguna jalan lainnya. Fenomena ODOL yang melekat pada masyarakat mendorong pemerintah untuk melakukan penegakan hukum terhadap aspek tanggung jawab pelaku usaha sehingga melalui penelitian ini melakukan analisa atas UULLAJ secara deskriptif dengan metode penelitian yuridis normatif yang didukung dengan data hasil wawancara dengan stakeholder terkait. ODOL yang dilakukan oleh pelaku usaha merupakan perbuatan melawan hukum yang salah satunya disebabkan oleh faktor ekonomis (supply and profit) dalam proses distribusi barang yang dilakukan antara konsumen dengan pelaku usaha sehingga memaksa pelaku usaha untuk tetap melakukan ODOL meskipun sudah mengetahui akibat hukum yang ditimbulkan. Pengaturan ODOL dalam masyarakat masih belum memberatkan para pelaku seperti jumlah denda yang dibebankan masih terbilang kecil dan jauh dari kata memberikan efek jera sehingga menciptakan budaya hukum acuh tak acuh dalam masyarakat. Negara perlu lebih lagi melakukan pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelaku usaha yang melakukan praktik ODOL.

Kata Kunci : ODOL; Pelaku Usaha; Tanggung Jawab

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Distribusi barang dan kebutuhan pokok merupakan kebutuhan utama yang dibutuhkan oleh setiap lapisan masyarakat dimana kegiatan tersebut ditujukan sebagai fondasi pertahanan terhadap eksistensi manusia. Pesatnya perkembangan dunia distribusi juga tidak dapat dipisahkan dari pesatnya perkembangan pada dunia transportasi. Transportasi memegang peranan kuat dalam proses pendistribusian kebutuhan pokok manusia dan sebagai penentu perkembangan dan pertumbuhan industri.

Pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan pendistribusian sejatinya menggunakan metode yang memerlukan biaya yang sedikit agar mendapat keuntungan yang maksimal dimana fenomena tersebut memiliki dampak positif bagi pelaku usaha tetapi tidak jarang juga menimbulkan dampak negatif terhadap negara. Dampak negatif yang dirasakan oleh negara karena hadirnya oknum-oknum yang memaksakan suatu angkutan barang untuk diisi melebihi dari kuota yang dapat ditampungnya atau lebih dikenal dengan istilah *Over Dimension & Over Loading* (ODOL).



Kehadiran transportasi disamping sebagai sarana bagi negara untuk mengembangkan ekonomi dan masyarakat melalui industrialisasi juga merupakan sarana pembagian tugas pokok masing-masing setiap komponen masyarakat berdasarkan keahlian yang dimiliki olehnya sehingga dalam transportasi timbul suatu hubungan mutualisme antara beragam variabel dalam kehidupan manusia seperti memindahkan, mengarahkan, mengalihkan barang secara sistematis dan terstruktur agar terpenuhi kebutuhan sandang, pangan, dan papan manusia.¹

Mata rantai yang terjadi dalam suatu kegiatan transportasi tidak dapat terlepas dari peranan pelaku usaha dimana kedudukannya berperan sebagai timbal balik dalam pendistribusian kebutuhan-kebutuhan yang ada dalam masyarakat. Hubungan timbal balik tersebut tidak menjadikan seorang pelaku usaha terbebas dari segala tanggung jawab di kemudian hari karena kedudukannya tersebut.

Negara melalui peraturan perundang-undangan memberlakukan berbagai macam pengaturan dalam kehadiran pelaku usaha dengan tujuan memberikan kepastian hukum, iklim berusaha yang sehat, serta mengikat rasa tanggungjawab pada dirinya. Adapun beberapa pengaturan mengenai pelaku usaha antara lain adalah :

- a. Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (“UU 5/1999”)

Melalui UU 5/1999 dilakukan pengaturan bagi pelaku usaha mengenai larangan untuk melakukan persaingan usaha tidak sehat agar tidak terjadi pemusatan ekonomi pada suatu kelompok atau perorangan tertentu.

- b. Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (“UU 8/1999”)

Melalui UU 8/1999 dilakukan pengaturan mengenai hak dan kewajiban pelaku usaha agar dalam menjalankan kegiatan usaha tetap menjamin kepentingan konsumen

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung ; Citra Aditya Bakti, 1998), hal. 7.



Tanggung jawab pelaku usaha yang dalam hal ini dapat berupa orang atau badan hukum yang melakukan kegiatan di bidang transportasi memang diatur dalam undang-undang transportasi. Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menegaskan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan (“PM 60/2019”), keduanya mengatur lebih lanjut kewajiban pelaku usaha di bidang transportasi.

Pasal 277 UULLAJ yang pada intinya melarang modifikasi, pembuatan, atau perakitan kendaraan bermotor yang mengubah jenis, gerbong terpasang, dan trailer, harus diikuti oleh mereka yang melakukan usaha di bidang pengangkutan. Pelanggar akan menghadapi hukuman pidana hingga satu tahun penjara atau denda 24.000.000,00.

Berdasarkan Pasal 8 PM 60/2019, diketahui bahwa angkutan umum barang memiliki persyaratan pengangkutan yang harus diikuti, antara lain ketinggian muatan tidak melebihi ketinggian tangki muatan tertutup, diukur dari permukaan tanah sampai setinggi-tingginya. 4,2 m dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan bermotor. Menurut UUULLAJ Pasal 316 Ayat 2, melakukan perubahan atau pengubahan terhadap sarana pengangkut barang yang tidak memenuhi kriteria angkutan barang merupakan tindak pidana. Perubahan spesifikasi kendaraan bermotor yang dilakukan oleh pelaku usaha seperti melakukan perubahan terhadap dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut pada faktanya masih banyak ditemukan tidak sesuai dengan hukum yang berlaku sehingga sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas walaupun disatu sisi modifikasi tersebut menguntungkan pelaku usaha selaku pemilik kendaraan.

Modifikasi-modifikasi angkutan barang yang dilakukan oleh para pelaku usaha sejatinya merupakan suatu kejahatan yang menimbulkan negara baik dari sisi retribusi yang harus dibayarkan maupun terhadap resiko kecelakaan lalu lintas yang mungkin ditimbulkan dari modifikasi angkutan barang ODOL tersebut. Berdasarkan data yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan, diketahui bahwa kerusakan jalan



nasional akibat dari angkutan barang yang kelebihan muatan ditaksir mencapai Rp 43 Triliun per tahun. Analisa yang dilakukan pada tahun 2018 terhadap 7 jembatan timbang yang ada di Indonesia menunjukkan terdapat 75% perilaku pelaku usaha yang menimbulkan terjadinya pelanggaran *over loading* dan 25% sisanya merupakan pelanggaran terhadap muatan yang diangkut melebihi ketentuan yang berlaku. Direktur Prasarana Transportasi Darat pada tahun 2019 mengemukakan bahwa jumlah truk yang ODOL atau kelebihan muatan adalah 39% atau sejumlah 724.246 truk.²

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, permasalahan yang dirumuskan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana aspek perbuatan melawan hukum yang dilakukan pelaku usaha sebagai pengangkut barang yang *Over Dimension & Over Loading* (ODOL) ?
2. Bagaimana tanggung jawab pelaku usaha sebagai pengangkut barang yang *Over Dimension & Over Loading* (ODOL) berdasarkan UULLAJ ?

C. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian normatif dengan maksud mempelajari permasalahan yang ada secara mendalam dengan melakukan *case approach* dan pendekatan undang-undang.³ Menurut Peter Mahmud terdapat 5 pendekatan dalam melakukan penelitian yaitu pendekatan undang-undang (*statue approach*),

² Togar M Simatupang, Digitalisasi Penanggulangan Kendaraan Kelebihan Dimensi dan Muatan atau *Over Dimension dan Over Load* (ODOL)", *Seminar Nasional Transportasi Truk ODOL Kerjasama Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO) dengan Centre for Sustainable Development Studies (CSDS)*, 13 Januari 2020

³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Cetakan ke-12 (Jakarta: Kencana, 2016), hal. 226.

pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).⁴

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif karena penelitian ini menggambarkan secara sistematis fakta yang ada secara detail.⁵ Hasil akhir dari penelitian ini adalah berupa penyajian kesimpulan dari fakta-fakta terkait.⁶

3. Jenis dan Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan bahan hukum primer, sekunder, dan bahan dan hukum untuk menganalisa permasalahan yang ada.

a. Bahan hukum primer

Terdiri dari Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan Raya, dan peraturan perundang-undangan terkait lainnya menjadi landasan hukum utama.

b. Badan hukum sekunder

Terdiri dari publikasi hukum, seperti buku, teks, jurnal hukum, dan karya ilmiah lainnya, digunakan sebagai dokumen hukum sekunder. Selain itu, memasukkan sumber hukum sekunder non-hukum tambahan untuk memperkuat pengetahuan yang akan penulis sajikan dalam tulisan ini.

c. Badan non hukum

Terdiri dari Kamus dan sumber wawancara adalah contoh sumber non-hukum yang digunakan dalam penelitian ini.⁷

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

⁴ *Ibid*, hal. 133.

⁵ Sarifuddin Azwar, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1998), hal 7.

⁶ Sutrisno Hadi, *Metodologi Research I*, (Yogyakarta: Yayasan Penerbitan Fak. Psikologi UGM, 1986), hal 3

⁷ *Ibid*, hal. 94



Metode pengumpulan data hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kepustakaan. menyusun bahan hukum dari sumber hukum sekunder yang merupakan terbitan jurnal online. Informasi hukum dikumpulkan melalui catatan bacaan, transkrip, artikel surat kabar, dan sudut pandang yang berkaitan dengan materi pelajaran, serta bahan referensi umum (buku sastra) dan referensi khusus (dokumen) yang secara khusus disesuaikan dengan topik yang sedang dibahas.

5. Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan teknik analisis bahan hukum kualitatif sebagai metode analisis data, menekankan pada bahan hukum yang diperoleh dari berbagai sumber, antara lain buku, makalah, jurnal, dan peraturan perundang-undangan yang relevan.⁸

II. PEMBAHASAN

A. Perbuatan Melawan Hukum Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut Barang yang *Over Dimension & Over Loading* (ODOL)

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan oleh masyarakat Indonesia dalam kehidupan sehari-hari. Penduduk Indonesia mengandalkan transportasi dalam kehidupan sehari-hari. Karena berbagai variabel, seperti geografi Indonesia (yang mencakup ribuan pulau) dan wilayah laut yang didominasi lautan, yang memfasilitasi perjalanan darat, laut, dan udara ke daerah tersebut, masyarakat Indonesia sangat membutuhkan transportasi ini. wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Semua itu juga diperlukan untuk keberadaan setiap masyarakat Indonesia, karena kurangnya transportasi akan mempersulit untuk melakukan tugas sehari-hari. Dibandingkan dengan ibu kota lainnya, transportasi jalan raya merupakan modal utama yang mendukung pertumbuhan nasional dan memberikan kontribusi paling besar terhadap

⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2010), hal. 31-32



keseluruhan transportasi di suatu negara. Misi transportasi jalan adalah mendukung, menggerakkan, dan mendorong pertumbuhan nasional serta menjadi landasan ekonomi, politik, sosial budaya, dan sistem pertahanan dan keamanan. Tujuan transportasi jalan adalah untuk membangun sistem yang andal dan kompeten yang akan mendorong pergerakan orang dan barang untuk mendukung pembangunan daerah.⁹

Fondasi transportasi untuk perluasan industrialisasi, kemajuan masyarakat, dan pertumbuhan ekonomi. Ketersediaan transportasi mengarah pada spesialisasi atau pembagian kerja berdasarkan pengetahuan tentang budaya, kebiasaan, atau lokasi tertentu. Perkembangan sosial, politik, dan ekonomi suatu negara semuanya dipengaruhi oleh transportasi. Perekonomian suatu negara didasarkan pada sistem transportasinya. Apakah seseorang membutuhkan transportasi untuk keperluan pribadi atau profesional tergantung pada apakah mereka bepergian sendiri atau dalam kelompok. Transportasi karenanya tindakan memindahkan orang dan / atau komoditas (kargo) dari satu lokasi ke lokasi lain.

Penggunaan mobil untuk pergerakan barang merupakan salah satu jenis transportasi yang menjadi substitusi penggerak perekonomian. Angkutan barang berbasis truk telah berkembang menjadi komponen vital perekonomian di hampir setiap wilayah Indonesia. Landasan kegiatan perdagangan dan industri adalah angkutan barang. Pergerakan komoditas memungkinkan industri mengakses bahan baku dan industri mengirimkan barang ke pelanggan.

Undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan barang dimaksudkan untuk melindungi berbagai kepentingan, antara lain yang terkait dengan keselamatan umum, pemeliharaan prasarana jalan, kelestarian lingkungan, dan kepentingan keuangan bagi mereka yang menggunakan atau menyelenggarakan pengangkutan itu sendiri. Namun demikian, masih banyak terjadi pelanggaran di bidang pelaksanaan pengangkutan produk, antara lain

⁹ Yunanto Dwi Handoko and Maryanto Maryanto, "Traffic Crime Law Enforcement On Over Dimensions," *Law Development Journal* 3, no. 3 (2021), hal. 630.



ukuran kendaraan dan pengangkutan yang melebihi ukuran yang diperbolehkan serta berat muatan yang melebihi kapasitas muat yang diperbolehkan.

Namun kenyataannya, pelaku usaha masih banyak melakukan tindakan yang bertentangan dengan ketentuan kapasitas muat. Pelanggaran *Over Dimension & Over Loading* (ODOL) merupakan masalah berat dalam angkutan barang di Indonesia. *Vehicle Over Dimension* mengacu pada situasi di mana dimensi kendaraan angkut tidak memenuhi standar manufaktur dan persyaratan hukum, sedangkan *Overload* mengacu pada situasi ketika kendaraan membawa beban yang melebihi batas beban yang ditentukan. Padahal, *Over Dimension & Over Loading* (ODOL) dipandang sangat merugikan negara dan masyarakat. Anggaran pemeliharaan jalan nasional, jalan tol, dan jalan provinsi dengan biaya tinggi meningkat, rata-rata mencapai Rp 43,45 triliun per tahun akibat kerusakan jalan akibat ODOL.¹⁰ Dapat dikatakan bahwa kendaraan over dimensional dilarang secara mutlak karena pengangkutannya mengutamakan keuntungan pengusaha di atas kepentingan lain seperti keamanan, keselamatan, dan ketertiban lalu lintas.

Pengusaha melakukan kegiatan ilegal karena berbagai alasan, salah satunya adalah tingginya biaya logistik, yang mengarah pada tawaran dari pelanggan untuk mengangkut barang sesuai kapasitas untuk menghemat uang. Di mana hal ini dilakukan dengan kedok kebahagiaan pelanggan, para pebisnis menyambutnya. Fenomena ini mendukung temuan penelitian Sergi¹¹ Di Asia, khususnya di Indonesia, mahalnya biaya logistik lebih banyak disebabkan oleh buruknya infrastruktur yang dianggap tidak cukup mendukung kelancaran arus transportasi, termasuk lalu lintas logistik. Ini sesuai dengan indeks kinerja daya saing dan logistik. Kesulitan serupa untuk mengakses transportasi dari sentra

¹⁰ Deni Setiawan and Raldi Hendro Koestoer, "Comparative Perspectives on Modern Logistics Transportation Based on Green Logistics in Europe and Indonesia: Concept of Sustainable Economy," *Journal of Mechanical, Civil and Industrial Engineering* 2, no. 2 (2021), hal. 45.

¹¹ Bruno S. Sergi et al., "Competitiveness and the Logistics Performance Index: The ANOVA Method Application for Africa, Asia, and the EU Regions," *Sustainable Cities and Society* 69, 2021, hal. 1.



produksi ke pelabuhan dan bandara, atau sebaliknya, terus menghantui sistem transportasi antar moda atau multimoda. Hambatan ini diakibatkan oleh infrastruktur pelabuhan dan bandara yang di bawah standar. Karena itu, kualitas layanannya buruk, dan biayanya tinggi.

Sejumlah studi logistik, terutama Internasional, dirilis untuk menyoroti pentingnya logistik bagi perekonomian. Salah satunya adalah Laporan Logistics Performance Index (LPI) dari Bank Dunia. Tantangan logistik disajikan dalam perspektif yang luas dengan latar belakang perkembangan ekonomi setiap wilayah dunia dan setiap negara, berdasarkan hipotesis yang dihasilkan pada tahun 2007 oleh profesor Finlandia Lauri Ojala dari Sekolah Ekonomi Turki.¹²

Untuk mengatasi isu biaya transportasi yang tinggi, Indonesia justru merespon dengan beroperasi di atas kapasitas. Alhasil, himbuan ini menjadi mekanisme yang terlupakan. Pengemudi truk, yang biaya operasionalnya meningkat akibat pengurangan biaya pengiriman, mewakili sudut pandang ini. Hal ini dibarengi dengan beberapa alasan lain, antara lain kenaikan harga suku cadang, biaya hidup yang lebih tinggi, dan ketidakpastian harga barang yang diangkut melalui jalan darat atau ketika permintaan kebutuhan hidup meningkat tetapi biaya pengiriman barang tidak, di kenyataannya cenderung menurun.

Kurangnya ketegasan dan kontrol dari pemerintah untuk dapat menuntaskan masalah ODOL menjadi faktor lain yang menjadi mekanisme perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pelaku korporasi terkait *Over Dimension & Over Load*.

Kolaborasi dengan Kepolisian dan Departemen Perhubungan merupakan komponen kunci dari prosedur pemantauan yang dilakukan terhadap isu ODOL. Menurut aturan yang mengendalikan proses pengawasan, inilah masalahnya. Namun, petugas lapangan Departemen Perhubungan harus mengatasi sejumlah

¹² Filip Bugarčić, Viktorija Skvarciany, and Nenad Stanišić, "Logistics Performance Index in International Trade: Case of Central and Eastern European and Western Balkans Countries," *Business: Theory and Practice* 21, no. 2 (2020), hal. 455.



tantangan, antara lain harus mendapatkan persetujuan polisi dan masalah biaya operasional. Dimana dibutuhkan anggaran khusus untuk melakukan penegakan ODOL. Dinas Perhubungan hanya akan melakukan pengawasan jika anggaran tidak ada atau tidak tercapai, dan jika mencermati ada kendaraan yang terbukti melanggar hukum, Dinas Perhubungan hanya bisa mengeluarkan teguran. surat lengkap yang tidak mengikuti Kartu Ujian Berkala Kendaraan Bermotor. Setiap kendaraan yang digunakan untuk mengangkut barang wajib memiliki Kartu Uji Berkala Kendaraan Bermotor, yang berfungsi sebagai bukti bahwa kendaraan tersebut masih aman untuk dikendarai. Terkait *Over Dimension & Over Load* ini, Dinas Perhubungan telah melakukan beberapa upaya sosialisasi kepada pelaku perusahaan, pemilik, atau pengemudi.¹³

Karena undang-undang saat ini mengizinkan Polisi untuk mengenakan denda, Departemen Perhubungan tidak dapat mengeluarkan tiket. Dalam upaya mengatasi pelanggaran truk pengangkut barang yang kelebihan muatan, Kementerian Perhubungan yang selanjutnya disingkat Kemenhub berperan sangat penting melalui pelaksanaan kebijakan dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di jalan raya. Selain tujuannya menjaga ketertiban, negara hukum harus menjamin kepastian dan keadilan hukum.¹⁴ Sesuai mandatnya, Kementerian Perhubungan harus segera bertindak mengamankan semua pihak secara hukum, baik pelaku usaha, perusahaan ekspedisi, truk, maupun perorangan. Uji kendaraan bermotor diperlukan untuk truk yang digunakan untuk mengangkut produk, dan truk ini diberi wewenang penuh untuk melakukan penahanan, penangkapan, dan penyidikan, serta untuk penyidikan sampai dengan dibuatnya BAP (Berkas Perkara) dan diserahkan kepada sidang pengadilan. Pengawasan dilakukan dengan mencegah truk mengangkut barang melebihi kapasitas maksimal dan memodifikasi kendaraan. Sesuai dengan UULLAJ,

¹³ Dini Ayu Pratiwi, "Pelaksanaan Pengawasan over Dimension over Loading Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau Skripsi" (universitas islam negeri sultan syarif kasim riau, 2021), hal. 7.

¹⁴ Mahendra, "Penerapan Peraturan Tentang Perizinan Berusaha Terintegrasi Pada Sektor Pariwisata Di Kabupaten Badung," *Jurnal Kertha Semaya* 9, no. 4 (2021), hal. 614.



Kementerian Perhubungan sedang mengembangkan sistem lalu lintas. Kementerian Perhubungan bertugas memantau kendaraan ODOL dan menegakkan UULLAJ. Menurut PM 134/2015 paragraf 3, UPPKB wajib melaksanakan tugasnya dengan melakukan pengawasan, penertiban, dan pendokumentasian segala sesuatu yang berhubungan dengan pemuatan barang, ukuran dan tekanan seluruh kendaraan pengangkut barang, teknis layak jalan persyaratan, dokumen pengangkutan barang, dan kelebihan muatan terhadap setiap kendaraan yang diperiksa.

Truk yang membawa produk melebihi batas bobotnya berdampak pada kerugian daerah, terutama PAD yang secara langsung berdampak pada pembangunan masyarakat. Dampak kerugian yang ditimbulkan oleh truk yang mengangkut melebihi batas muatannya adalah sebagai berikut:

1. Gangguan yang diakibatkan kendaraan ODOL terhadap pengguna jalan lainnya.
2. Akibat kerusakan jalan akibat ODOL, sebagian besar biaya perbaikan jalan ditanggung oleh pemerintah dalam hal ini pusat yang membidangi jalan nasional maupun daerah.
3. Sebagian besar kendaraan yang kelebihan muatan berusia lebih dari sepuluh tahun sehingga tidak laik jalan.
4. Banyak mobil usang atau tidak efisien masih memiliki plat nomor yang masih berlaku.
5. Kurang nyaman karena kendaraan ODOL yang dapat mengganggu keselamatan.
6. Karena banyaknya kontribusi mobil ODOL terhadap polusi udara, maka orang yang menghirupnya akan mengalami gangguan kesehatan.

Berdasarkan pemaparan dampak-dampak yang telah disebutkan diatas menjadi salah satu prasyarat dalam pemenuhan tindakan melawan hukum sesuai dalam pasal 1365 KUHPerdara dimana disebutkan beberapa poin diantaranya adalah sebagai berikut :



1. Perbuatan yang dilakukan bertentangan dengan kewajiban hukum seseorang subjek hukum ;
2. Perbuatan yang dilakukan tersebut bertentangan dengan hak subjektif orang lain ;
3. Perbuatan yang dilakukan bertentangan dengan kesusilaan ; dan
4. Perbuatan yang dilakukan bertentangan dengan kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian

Berikut penjabaran terkait mekanisme melawan hukum yang sesuai dengan pasal 1365 KUHPerdara diatas :

1. Pertama, perbuatan yang dilakukan bertentangan dengan kewajiban hukum seseorang subjek hukum, hal itu dapat dilihat dari tindakan para pengusaha yang melegalkan *overload capacity* dalam melakukan distribusi kepada konsumen. Hal tersebut tentu saja bertentangan dengan regulasi dimana pemerintah telah menetapkan atas larangan praktek *overload capacity*.
2. Kedua, perbuatan yang dilakukan tersebut bertentangan dengan hak subjektif orang lain. Hal tersebut dapat dijelaskan dimana para pelanggar *overload capacity* mampu membahayakan pengendara lain, apalagi tindakan tersebut mampu memberikan dampak-dampak yang secara langsung mampu mengganggu kenyamanan dan keamanan orang lain.
3. Ketiga, perbuatan yang tidak diperbolehkan. Satu tambahan yang signifikan pada konsep tort adalah frasa "bertentangan dengan kesusilaan dan kesopanan yang baik." Kedua batasan ini dapat bervariasi dari satu lingkungan ke lingkungan berikutnya dan terkadang dapat berubah. Beberapa orang memegang keyakinan bahwa perilaku yang melanggar hukum tidak diperbolehkan secara default. Ketika suatu tindakan secara signifikan merugikan orang lain tanpa kepentingan yang sah, tidak berharga, atau menyebabkan cedera pada orang lain, itu



disebut sebagai "bertentangan dengan kepantasan". Pelanggaran yang dilakukan oleh para pelaku usaha dalam melakukan *overload capacity* tentu saja sangat mengganggu dan merugikan orang lain. Rusaknya jalanan yang disebabkan bisa saja membuat pengendara lain merasa tidak nyaman, apalagi ketika hal tersebut mampu membuat kecelakaan. Tentu saja hal tersebut mampu mengancam nyawa orang lain.

4. Keempat, perbuatan yang dilakukan bertentangan dengan kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian. Hal tersebut dapat terlihat dari sifat dan sikap abai para pelaku usaha atas bahaya yang dapat ditimbulkan dari tindakannya. Mereka hanya memikirkan diri sendiri untuk mendapatkan keuntungan dengan mengabaikan prinsip kehati-hatian dimana tindakan mereka dapat tergolong lalai dan mampu membahayakan orang lain.

Beberapa pemaparan diatas dapat dikategorikan mekanisme perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan dimana para pelaku dengan sengaja melakukan tindakannya dengan berbagai faktor, yang diantaranya adalah menekan biaya operasional dan pemenuhan loyalitas kepada konsumen. Hal tersebut dilakukan tanpa mempertimbangkan dampak yang dapat dirugikan baik untuk orang lain maupun untuk negara.

Praktek ODOL seakan-akan masih menjadi mekanisme yang sulit untuk diatasi. Berdasarkan data tahun 2018 memberikan pemaparan fakta ODOL menunjukkan fakta bahwa terdapat tujuh jembatan timbang yang ada di Indonesia sebanyak 75% menunjukkan perilaku operator yang menimbulkan pelanggaran *over loading* bahkan 25% terkait pelanggaran yang muatannya lebih dari 100%. Fakta tersebut memberikan alasan atas penanganan ODOL yang masih belum teratasi hingga Indonesia merupakan salah satu di Negara ASEAN yang belum mampu mengatasinya.¹⁵

¹⁵ Togar M Simatupang, "Over Dimension Dan Over Load (ODOL) Kilasan," *Seminar Nasional "Transportasi Truk ODOL (Over Dimension and Over Load) Kerjasama Asosiasi Pengusaha Truk*

B. Tanggung Jawab Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut Barang yang *Over Dimension & Over Loading* (ODOL) berdasarkan UULLAJ

Untuk mengatur urusan negara dan negara, Indonesia adalah negara hukum. Karena hukum adalah bagian integral dari masyarakat manusia, selalu ada sistem hukum dan aturan hukum dimanapun ada masyarakat (*ubi societas ibi ius*). Cicero bermaksud agar istilah "aturan hukum" berhubungan dengan penghormatan terhadap perlindungan martabat manusia..¹⁶ Untuk mencegah perselisihan, hukum bertujuan untuk menjaga dan mengendalikan keseimbangan antara kepentingan pribadi yang mementingkan diri sendiri atau keinginan individu dan kepentingan kolektif. Hukum benar-benar berusaha menjaga keseimbangan antara penghormatan terhadap hak individu dan kolektif. Oleh karena itu, agar hukum dapat berfungsi dengan baik, maka harus jelas dan adil.

Salah satu isu utama dalam industri angkutan barang nasional diperkirakan adalah adanya kendaraan yang kelebihan muatan atau dikenal dengan istilah *Over Dimension & Over Loading* (ODOL). Penggunaan kendaraan jenis ODOL untuk angkutan barang di jalan raya berdampak pada industri angkutan dan mengakibatkan berbagai kerugian, mulai dari kecelakaan lalu lintas hingga kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan. Truk yang kelebihan muatan merusak jalan dan secara dramatis dapat mempersingkat masa pakainya sehingga meningkatkan biaya perbaikan jalan. Negara harus menghabiskan puluhan triliun dolar setiap tahun untuk memperbaiki jalan yang telah rusak oleh truk yang kelebihan muatan..¹⁷ Menurut penelitian, kelebihan

Indonesia (APTRINDO) dengan Centre for Sustainable Development Studies (CSDS) Fakultas Interdisiplin UKSW Gedung Pascasarjana UKSW Salatiga Senin 13 (2020), hal. 7.

¹⁶ Rahmad Hendra, "Tanggung Jawab Notaris Terhadap Akta Otentik Yang Penghadapnya Mempergunakan Identitas Palsu Di Kota Pekanbaru," *jurnal ilmu hukum* 3, no. 1 (2017).

¹⁷ Harimin Tarigan, "Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Muatan Angkutan Barang Di Jalan Kabupaten (Studi Di Kabupaten Langkat)," *Jurnal Ilmiah Magister Hukum* 2, no. 2 (2020), hal.184.



beban dapat menurunkan umur jalan hingga sepertiganya. Misalnya, sebuah jalan dirancang untuk bertahan 10 tahun, tetapi hanya bertahan tiga tahun karena adanya ODOL. Dampak kerugian yang ditimbulkan ODOL juga tidak sedikit, mulai dari kerusakan jalan, jembatan putus, hingga kecelakaan truk siang atau malam hari. Isu lain yang dibawa oleh ODOL antara lain adalah masalah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian harta benda, serta isu penurunan kualitas pelayanan transportasi akibat melambatnya laju kendaraan akibat penurunan kecepatan, peningkatan biaya operasional karena waktu tempuh yang lebih lama. dan kendaraan lebih sering mogok.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, dan ketertiban lalu lintas yang harus dapat membawa perubahan yang signifikan terhadap penyelenggaraan jalan di Indonesia. Namun, bukti nyata menunjukkan adanya penurunan penegakan hukum di masyarakat yang dibuktikan dengan banyaknya kendaraan di jalan raya. Banyak pengemudi mengabaikan hukum dan peraturan lalu lintas karena pengawasan dan penegakan hukum yang tidak memadai.¹⁸

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Perilaku ilegal pelaku usaha dalam hal pengangkutan barang yang *Over Dimension & Over Loading* (ODOL) disebabkan karena beberapa faktor diantaranya adalah : Pertama, loyalitas pelaku usaha terhadap konsumen, dimana konsumen yang merasa keberatan dengan biaya pengiriman bisa ditekan dengan melakukan *over capacity*. Kedua, adanya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pelaku usaha terkait dengan *over dimension* dan *over capacity*

¹⁸ Randhi Permana, Iyah Faniyah, and Fahmiron Fahmiron, "Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Truck Trado Overload Yang Mengakibatkan Banyaknya Korban Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Padang Pariaman)," *UNES Journal of Swara Justisia* 5, no. 1 (2021): 65.



adalah kurangnya ketegasan dan fungsi pengawasan dari pemerintah untuk dapat tegak-lurus membenahi permasalahan ODOL. Fenomena ini dapat tergambarkan dengan tindakan-tindakan para aparaturnya yang belum mampu bersinergi dengan baik antara Kepolisian RI, Dinas Perhubungan, Jasa Marga dan sebagainya. Namun, fenomena tersebut masih mendapatkan titik terang dimana masih ada beberapa perusahaan yang memilih untuk tidak melakukan praktek ODOL karena menitikberatkan pada biaya perawatan yang dikeluarkan oleh perusahaan.

Payung hukum yang menjelaskan pertanggungjawaban mengenai praktek ODOL mengarahkan pada pasal 307 UULLAJ tentang pelanggaran kelebihan muatan angkutan umum yang berbunyi "*Setiap orang yang mengemudikan 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).*" Regulasi tersebut cukup meringankan para pelaku usaha dimana denda sebesar 500.000 rupiah dianggap terlalu kecil sehingga pada pengusaha meremehkan pertanggungjawaban tersebut dan berdampak terhadap masih maraknya praktek ODOL di Indonesia.

B. Saran

Seharusnya pemerintah menerapkan konsistensi dalam pengawasan dimana hal tersebut diimbangi dengan payung hukum yang kuat sehingga pengawasan bisa berjalan dengan efektif sehingga negara tidak mengeluarkan banyak anggaran hanya untuk pembenahan jalan yang rusak akibat dari kendaraan yang ODOL. Dan juga, regulasi terkait pertanggungjawaban atas tindakan pelaku usaha yang melakukan *Over Dimension & Over Loading* (ODOL) perlu



diperberat kepada para pelaku usaha pengangkut barang, pemilik barang, dan seluruh elemen masyarakat yang terkait di dalamnya agar tidak meremehkan atas pertanggungjawaban yang seharusnya dilakukan oleh pelanggar kendaraan ODOL. Sehingga, dengan demikian pemerintah harus berfikir tentang efek jera atas pertanggungjawaban agar menjadikan praktek ODOL ini bisa tertangani dengan maksimal.

IV. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku dan *Book Chapter*

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung ; Citra Aditya Bakti, 1998), hal. 7.

Peter Mahmud Marzuki, "*Penelitian Hukum*", (Jakarta: Kencana 2005), hal. 181, hal. 94

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Cetakan ke-12 (Jakarta: Kencana,2016), hal. 226, hal. 133.

Sarifuddin Azwar, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1998), hal 7.

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2010), hal. 31-32.

Sutrisno Hadi, *Metodologi Research I*, (Yogyakarta: Yayasan Penerbitan Fak. Psikologi UGM, 1986), hal 3.

B. Jurnal



Bruno S. Sergi et al., “Competitiveness and the Logistics Performance Index: The ANOVA Method Application for Africa, Asia, and the EU Regions,” *Sustainable Cities and Society* 69, 2021, hal. 1.

Deni Setiawan and Raldi Hendro Koestoer, “Comparative Perspectives on Modern Logistics Transportation Based on Green Logistics in Europe and Indonesia: Concept of Sustainable Economy,” *Journal of Mechanical, Civil and Industrial Engineering* 2, no. 2 (2021), hal. 45.

Dini Ayu Pratiwi, “Pelaksanaan Pengawasan Over Dimension Over Loading Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau Skripsi” (Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2021), hal. 7.

Filip Bugarčić, Viktorija Skvarciany, and Nenad Stanišić, “Logistics Performance Index in International Trade: Case of Central and Eastern European and Western Balkans Countries,” *Business: Theory and Practice* 21, no. 2 (2020), hal. 455.

Harimin Tarigan, “Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Muatan Angkutan Barang Di Jalan Kabupaten (Studi Di Kabupaten Langkat),” *Jurnal Ilmiah Magister Hukum* 2, no. 2 (2020), hal.184.

Mahendra, “Penerapan Peraturan Tentang Perizinan Berusaha Terintegrasi Pada Sektor Pariwisata Di Kabupaten Badung,” *Jurnal Kertha Semaya* 9, no. 4 (2021), hal. 614.

Rahmad Hendra, “Tanggung Jawab Notaris Terhadap Akta Otentik Yang Penghadapnya Mempergunakan Identitas Palsu Di Kota Pekanbaru,” *jurnal ilmu hukum* 3, no. 1 (2017).

Randhi Permana, Iyah Faniyah, and Fahmiron Fahmiron, “Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Truck Trado Overload Yang Mengakibatkan Banyaknya Korban Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Padang Pariaman),” *UNES Journal of Swara Justisia* 5, no. 1 (2021): 65.

Togar M Simatupang, “Over Dimension Dan Over Load (ODOL) Kilasan,” *Seminar Nasional “Transportasi Truk ODOL (Over Dimension and Over Load) Kerjasama Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO) dengan Centre for*



Sustainable Development Studies (CSDS) Fakultas Interdisiplin UKSW Gedung Pascasarjana UKSW Salatiga Senin 13 Januari (2020), hal. 7.

Yunanto Dwi Handoko and Maryanto Maryanto, “Traffic Crime Law Enforcement On Over Dimensions,” *Law Development Journal* 3, no. 3 (2021), hal. 630.

C. Orasi Ilmiah

Togar M Simatupang, Digitalisasi Penanggulangan Kendaraan Kelebihan Dimensi dan Muatan atau *Over Dimension dan Over Load* (ODOL)”, *Seminar Nasional Transportasi Truk ODOL Kerjasama Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO) dengan Centre for Sustainable Development Studies (CSDS)*, 13 Januari 2020.