

Over Dimension Dan Over Loading (ODOL) Sebagai Tindak Pidana Lalu Lintas Analisa Hukum Dan Yuridis Terhadap Uu No. 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UULJ) Dan Penegakannya

Agung Dwi Kwo¹

Universitas Bhayangkara Jakarta Raya

Email: suryadinata040183@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.31599/etnghj62>

Submitted: Mar 3, Jun 2025; Reviewed: May 2, 2025; Accepted: Jun 10, 2025

Abstract

This article discusses the issue of Over Dimension and Over Loading (ODOL) in the perspective of traffic criminal law in Indonesia, particularly in the context of Law Number 22 Year 2009 on Road Traffic and Transportation (LLAJ Law). ODOL practices not only cause material losses due to infrastructure damage, but also threaten public safety. Normatively, criminal provisions related to ODOL have been regulated in Article 277 and Article 307 of the LLAJ Law, which basically provide an adequate legal basis for criminal prosecution. However, the reality of implementation in the field shows weak law enforcement by the authorities, especially the police, who tend to impose light administrative sanctions or even allow violations to continue. This article uses a normative-juridical approach and is analyzed using the theory of legal certainty and legal effectiveness. The results of the study show that there is a serious gap between the applicable legal norms and their application. Inconsistent law enforcement against ODOL has created a crisis of public confidence and reduced the function of law as an instrument of social protection. Therefore, it is necessary to update traffic criminal law policies, strengthen institutional coordination, and reform criminal sanctions in order to provide a deterrent effect and ensure overall road transportation safety.

Keywords: *Over Dimension, Over Loading, LLAJ Law, Law Enforcement, Traffic Crimes, Legal Certainty, Enforcement Effectiveness*

Abstrak

Artikel ini membahas permasalahan Over Dimension and Over Loading (ODOL) dalam perspektif hukum pidana lalu lintas di Indonesia, khususnya dalam konteks Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Praktik ODOL tidak hanya menimbulkan kerugian material akibat kerusakan infrastruktur, tetapi juga mengancam keselamatan publik. Secara normatif, ketentuan pidana terkait ODOL telah diatur dalam Pasal 277 dan Pasal 307 UU LLAJ, yang pada dasarnya memberikan dasar hukum yang memadai untuk penindakan pidana. Namun, realitas implementasi di lapangan menunjukkan lemahnya penegakan hukum oleh aparat, khususnya kepolisian, yang cenderung menjatuhkan sanksi administratif ringan atau bahkan membiarkan pelanggaran berlangsung. Artikel ini menggunakan metode pendekatan normatif-yuridis dan dianalisis dengan teori kepastian hukum dan efektivitas hukum. Hasil kajian menunjukkan adanya kesenjangan serius antara

norma hukum yang berlaku dan penerapannya. Penegakan hukum terhadap ODOL yang tidak konsisten menimbulkan krisis kepercayaan publik dan mengurangi fungsi hukum sebagai instrumen perlindungan sosial. Oleh karena itu, diperlukan pembaruan kebijakan hukum pidana lalu lintas, penguatan koordinasi kelembagaan, dan reformasi sanksi pidana agar mampu memberikan efek jera serta menjamin keselamatan transportasi jalan secara menyeluruh.

Kata kunci: Over Dimension, Over Loading, UU LLAJ, Penegakan Hukum, Tindak Pidana Lalu Lintas, Kepastian Hukum, Efektivitas Penindakan

Pendahuluan

Hukum mempunyai keinginan yang ingin dicapai. Tujuan utama hukum adalah mewujudkan ketertiban masyarakat, menciptakan keteraturan dan keseimbangan. Dengan tercapainya ketertiban dalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia dapat terlindungi. Untuk mencapai tujuan tersebut, hukum bertugas membagi hak dan kewajiban antar individu dalam masyarakat. Hukum membagi kewenangan dan mengatur cara penyelesaian permasalahan hukum serta menjaga kepastian hukum. Hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan bermasyarakat berperan dalam proses pemulihan ketertiban, penyelesaian sengketa maupun dalam proses pengarahannya dan pembentukan pola-pola perilaku yang baru.¹

Dalam era globalisasi yang ditandai oleh laju perkembangan perekonomian yang sangat cepat, Indonesia sebagai negara berkembang turut mengalami dampak yang signifikan. Perkembangan ekonomi memiliki peran penting dan strategis dalam menentukan arah kemajuan suatu negara, termasuk Indonesia. Perekonomian yang tumbuh secara stabil dan berkelanjutan akan menjadi pondasi utama bagi tercapainya cita-cita bangsa, yaitu menjadi negara yang maju dan mandiri. Oleh karena itu, pembangunan dan pengelolaan sektor ekonomi yang baik menjadi suatu hal yang mutlak diperlukan guna mendukung kemajuan nasional secara menyeluruh.

Adapun pembangunan perekonomian meliputi sarana dan prasarana, terlebih terutama pada bidang Transportasi, dimana Transportasi merupakan suatu sarana yang sangat di butuhkan dalam perkembangan suatu perekonomian.² Hal itu disebabkan karna dengan adanya suatu mode Transportasi yang baik maka dapat menunjang suatu perkembangan perekonomian yang baik. Mengingat perkembangan Transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam perkembangan perekonomian maka perlunya suatu Transportasi yang memadai, apalagi Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat perlu membutuhkan jasa Transportasi khususnya di bidang angkutan barang guna menghubungkan pulau satu dengan pulau yang lain agar tercapainya suatu perekonomian yang baik.³

¹ Soetandyo Wigjosoebroto, Hukum dan Metode-Metode Kajiannya. Jakarta: BP1980, hlm. 2

² Gunawan, H. Pengantar Transportasi dan Logistik. Jakarta: Raja Grafindo. 2014. Hlm. 15

³ Haryanto, T. Implementasi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Raja Grafindo. 2012. Hlm 10.

Transportasi dalam perannya membangun perkembangan perekonomian memiliki andil yang sangat besar dan merupakan suatu faktor utama dari perkembangan perekonomian di suatu negara. Maka dari itu dibutuhkannya suatu sistem transportasi yang baik, dengan dibangunnya transportasi secara baik maka dapat tersalurkan kebutuhan perekonomian hingga ke pelosok daerah dan terbukanya aksesibilitas maupun interaksi antar wilayah. Yang menunjang berjalannya suatu perekonomian dengan baik. Transportasi adalah suatu sarana yang sangat memiliki andil besar bagi kehidupan masyarakat, baik untuk keberlangsungan maupun sebagai alat bagi masyarakat untuk memindahkan suatu barang, orang maupun informasi secara aman, cepat dari satu tempat ke tempat lain.⁴

Transportasi merupakan suatu mode bagi masyarakat untuk melakukan suatu perpindahan dari suatu wilayah ke wilayah lain baik yang berpindah berupa, orang, barang maupun informasi. Selain itu Transportasi dapat di artikan juga sebagai suatu pemindahan manusia dari suatu wilayah ataupun tempat tertentu ke wilayah atau tempat lainnya atau dari suatu tempat asal ke tempat lain yang menggunakan suatu wahana baik yang di gerakan oleh manusia, hewan, maupun mesin.⁵

Pengertian tersebut sejalan dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 102 tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi, yang di dalamnya memuat bahwasanya Transportasi adalah salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis serta berperan dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan, baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan.⁶

Lalu lintas dan angkutan jalan (selanjutnya disingkat LLAJ) mempunyai peranan strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945). Indonesia). Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ harus terus mengembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan perekonomian.⁷

Penyelenggaraan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) di Indonesia didasarkan pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ).

⁴ Siti Fatimah, Pengantar Transportasi, Ctk. Pertama, 2019, Myria Publisher, Kab Ponorogo, ebook, hlm. 1

⁵ Abdul Karim, dkk. Manajemen Transportasi, Ctk. Pertama, 2023, Yayasan Cendikia Mulia Mandiri, Batam, hlm. 5

⁶ Lihat Pasal 1 ayat 2 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 102 tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi

⁷ Lambang Antono. "Implementasi Kebijakan Odol Dalam Upaya Meningkatkan Sistem Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Angkutan Barang." Jurnal Ilmiah Multi Disiplin Indonesia, vol. 1, no. 11 (2022): hlm. 1721

Undang-undang ini mengatur berbagai aspek penting, mulai dari tujuan utama penyelenggaraan LLAJ, pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, ketentuan teknis operasional, penyediaan prasarana, hingga mekanisme pembinaan, pengawasan, dan penegakan hukum. Secara substansi, UU LLAJ memuat tiga tujuan pokok, yaitu: pertama, menciptakan layanan transportasi jalan yang aman, tertib, lancar, dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya guna mendukung pertumbuhan ekonomi nasional, meningkatkan kesejahteraan rakyat, serta memperkuat persatuan dan martabat bangsa; kedua, menumbuhkan budaya dan etika berlalu lintas yang mencerminkan karakter bangsa; dan ketiga, memastikan kepastian hukum serta menjamin pelaksanaan penegakan hukum yang adil bagi seluruh lapisan masyarakat.

Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan mengenai pengangkutan yang melebihi daya angkutan diatur dalam ketentuan Undang-Undang, yaitu :⁸

1. Peingemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.
2. Untuk memantau pemenuhan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan pemantauan muatan angkutan barang.
3. Pemantauan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat timbang.
4. Alat timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas:
 - a. alat timbang yang dipasang secara permanen; atau
 - b. alat timbang yang dapat dipindahkan.

Ketentuan pidana *Over Loading* terdapat pada Pasal 307 Undang-Undang tentang lalu lintas angkutan jalan yaitu :

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 Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Sedangkan ketentuan pidana *Over Dimension* terdapat pada Pasal 277- Pasal 50 Undang-Undang tentang lalu lintas angkutan jalan yaitu :

Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereia 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 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

⁸ Republik Indonesia, Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Nomor 22 Tahun 2009 . Pasal 169

Sistem transportasi yang ada di Indonesia hingga saat ini masih menghadapi berbagai tantangan serius dan belum dapat dikatakan memadai, baik dari sisi kualitas pelayanan, keselamatan, maupun efisiensi operasional. Meskipun berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah dalam rangka pengembangan infrastruktur dan regulasi transportasi, kenyataannya masih terdapat banyak kelemahan yang harus dibenahi. Hal ini menunjukkan bahwa sistem transportasi nasional, terutama dalam sektor angkutan darat, masih berada dalam proses menuju penyempurnaan. Kurangnya integrasi antar moda, keterbatasan sarana dan prasarana pendukung, serta lemahnya pengawasan terhadap pelanggaran di jalan raya menjadi indikator utama dari lemahnya sistem transportasi yang ada.

Salah satu sektor yang paling memerlukan perhatian khusus adalah angkutan barang melalui jalur darat. Dalam praktiknya, masih banyak ditemukan penyedia jasa angkutan barang yang tidak memenuhi standar kelayakan teknis dan administratif. Kendaraan-kendaraan bermuatan berlebih (*overload*) dan berdimensi melebihi batas (*overdimension*) seringkali beroperasi tanpa pengawasan yang ketat, bahkan melanggar aturan yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ketidaktertiban ini tidak hanya berdampak pada kerusakan infrastruktur jalan, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan dan mengancam keselamatan pengguna jalan lainnya. Oleh karena itu, pembenahan menyeluruh dalam sistem transportasi barang darat, baik dari aspek regulasi, pengawasan, maupun kesadaran pelaku usaha angkutan, merupakan kebutuhan mendesak demi mewujudkan sistem transportasi yang lebih tertib, aman, dan berkelanjutan.

Angkutan barang melalui jalur darat masih mendominasi logistik di Indonesia atau mencapai 90 persen dari total moda transportasi barang. Sementara itu, keberadaan kendaraan dengan muatan dan dimensi berlebih atau sering disebut dengan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) merupakan salah satu permasalahan yang sering dihadapi oleh penyedia jasa angkutan umum. Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi menyatakan bahwa untuk mengatasi permasalahan tersebut diperlukan kebijakan yang tepat agar penyelenggaraan angkutan barang berjalan aman, selamat, lancar dan tertib.⁹

Permasalahan yang banyak terjadi di Indonesia mengenai jasa angkutan barang berupa kasus kelebihan muatan atau ODOL (*over dimension over load*) yang masih sering marak terjadi di jalanan Indonesia. Adapun pengertian dari ODOL (*over dimension over loading*) yaitu jika *over dimension* merupakan suatu keadaan ketika dimensi kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi atau dengan kata lain telah dimodifikasi, sedangkan *over loading* merupakan suatu keadaan dimana sebuah kendaraan angkutan barang mengangkut muatan melebihi tonase atau beban yang telah ditetapkan.

⁹ Nengah Widiangga Gautama dkk. "Sosialisasi Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) Kepada Pengemudi Dan Pemilik Angkutan Barang Di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar." *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat: Semangat Nyata untuk Mengabdikan* (JKPM Senyum), Bali, Vol. 2, No. 1.2022: Hlm. 9-10

Berdasarkan hal tersebut, dapat digambarkan bahwa praktik *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) merupakan bentuk pelanggaran yang umumnya merupakan kehendak atau inisiatif dari pihak penyedia jasa angkutan barang. Namun, dalam praktik penegakannya, sering kali tidak dilakukan secara konsisten dan tidak sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), di mana perilaku tersebut seharusnya dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 277 dan Pasal 307 UU LLAJ.¹⁰

Kepolisian Negara Republik Indonesia, khususnya Satuan Lalu Lintas, merupakan institusi yang berwenang untuk menangani tindak pidana lalu lintas, sebagaimana telah diatur dalam Pasal 260 UU LLAJ. Dalam hal ditemukan kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran over dimension dan over loading yang tidak sesuai dengan hasil uji tipe kendaraan maupun uji kelaikan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dan (2), maka semestinya dapat dilakukan proses penyelidikan dan penyidikan pidana. Namun, pada kenyataannya penindakan terhadap pelanggaran ODOL umumnya hanya dijatuhkan dalam bentuk teguran atau sanksi administratif berupa tilang, sebagaimana diatur dalam Pasal 169 ayat (1) UU LLAJ.¹¹

Dalam pasal tersebut telah disebutkan bahwa pelanggaran dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun. Hal ini menjadi tidak proporsional apabila dibandingkan dengan dampak fatal yang mungkin ditimbulkan akibat pelanggaran tersebut, seperti kecelakaan lalu lintas yang membahayakan nyawa pengendara lain maupun pengguna jalan secara umum. Dengan demikian, perlu dilakukan evaluasi terhadap konsistensi penerapan norma pidana dalam UU LLAJ, terutama dalam konteks penegakan hukum terhadap pelaku ODOL agar sesuai dengan asas kepastian hukum dan perlindungan terhadap keselamatan publik.

Metode

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normative atau domatik hukum yaitu penelitian yang berfokus pada norma dan peraturan perundang-undangan (*law in book*) atau penelitian hukum dengan melakukan abstraksi melalui proses deduksi atau memrlukan data sekunder sebagai hukum bahan primer.¹²

Bahan-bahan hukum yang digunakan diperoleh dari studi kepustakaan seperti : bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder seperti literatur, jurnal-jurnal hukum seperti kamus hukum umum dan kamus hukum. Sedangkan

¹⁰ John Doe, *Transportasi dan Pembangunan*, 2020, hlm. 45

¹¹ Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum : Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis* (Jakarta: The World Bank, 2002), 64. Dalam I Made Hadiyanta Purnama Sardi, Anak Agung Istri Agung, and Ida Ayu Putu Widiati, "Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Oleh Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar," *Jurnal Konstruksi Hukum* Vol. 2, No. 2 (May 2, 2021): Hlm. 292.

¹² L.J van Apeldoren, L.J. van, *Pengantar Ilmu Hukum, terjemahan Oetari Sadino dari Inleideing tot de Studie van het Nederlandse Recht*, cet.29, Pradya Pramita, jakrta, 2001

bahan hukum tersier bersumber dari dokumen yang berisi konsep-konsep dan keterangan-keterangan yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.¹³

Pengumpulan data dilaksanakan melalui studi kepustakaan (*library research*), yang selanjutnya data yang terkumpul disusun dan dikategorisasi sesuai dengan permasalahan dan dianalisa dengan menggunakan Analisa data kualitatif yaitu menganalisa secara komperhensif keseluruhan data yang diperoleh sehingga dapat menjawab permasalahan-permasalahan dalam penelitian ini.

Pembahasan

Relevansi dan Implementasi Ketentuan Pidana terhadap Pelanggaran ODOL dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Over Dimension dan Over Loading (ODOL) merupakan bentuk pelanggaran lalu lintas yang semakin mengkhawatirkan di jalan raya Indonesia. Fenomena ini bukan hanya menyangkut soal pelanggaran administratif terhadap spesifikasi teknis kendaraan, tetapi telah berkembang menjadi isu keselamatan publik dan kerusakan infrastruktur yang bersifat masif. Dalam konteks hukum positif Indonesia, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), pelanggaran ODOL seharusnya termasuk dalam kategori tindak pidana yang dapat dikenakan sanksi kurungan maupun denda sebagaimana diatur dalam Pasal 277 dan Pasal 307.

Pasal 277 UU LLAJ mengatur tentang pelarangan atas modifikasi kendaraan yang menyebabkan perubahan tipe tanpa melalui uji tipe resmi. Sanksinya berupa pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak dua puluh empat juta rupiah. Sementara itu, Pasal 307 UU LLAJ mengatur tentang pelanggaran daya angkut dan dimensi kendaraan, dengan ancaman pidana kurungan maksimal dua bulan atau denda paling banyak lima ratus ribu rupiah. Ketentuan ini secara eksplisit menempatkan pelanggaran ODOL dalam wilayah hukum pidana, bukan semata-mata sebagai pelanggaran administratif.

Dalam implementasinya, penegakan ketentuan pidana terhadap pelanggaran ODOL menunjukkan gejala dekonstruksi norma. Aparat penegak hukum, dalam banyak kasus, lebih memilih memberikan teguran atau sanksi administratif ringan dibandingkan melakukan proses hukum pidana secara penuh. Hal ini menimbulkan kesan bahwa pelanggaran ODOL dipandang sebagai pelanggaran ringan, padahal dampaknya bisa sangat fatal, mulai dari meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas, rusaknya badan jalan, hingga kerugian ekonomi negara akibat biaya pemeliharaan infrastruktur.

Dari sudut pandang asas legalitas (*nullum delictum nulla poena sine lege*), hukum pidana harus ditegakkan sebagaimana adanya. Ketika undang-undang telah menetapkan perbuatan sebagai tindak pidana, maka penegak hukum tidak dapat memilih untuk

¹³ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji 2001. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: PT.Rdja Grafindo. hlm.31

mengabaikannya atau menurunkan derajatnya menjadi pelanggaran administratif. Ketidakkonsistenan ini tidak hanya melanggar asas kepastian hukum, tetapi juga menggerus wibawa hukum pidana sebagai sarana perlindungan kepentingan publik, dalam hal ini keselamatan pengguna jalan dan perlindungan infrastruktur negara.

Di lapangan, kendaraan dengan pelanggaran ODOL masih sering ditemui, bahkan dengan terang-terangan melintasi jalur-jalur utama nasional. Fakta ini menunjukkan dua hal. Pertama, lemahnya sistem pengawasan dan uji kelaikan kendaraan yang dilakukan oleh otoritas terkait. Kedua, adanya pembiaran struktural oleh aparat penegak hukum, yang dalam banyak kasus lebih mengedepankan pendekatan kompromi atau penyelesaian informal. Padahal, dalam pendekatan hukum modern, khususnya hukum pidana administrasi, pelanggaran yang berdampak sistemik harus mendapat perlakuan hukum yang tegas dan proporsional.

Dalam konteks ilmu hukum pidana, perbuatan pelanggaran ODOL dapat dikualifikasikan sebagai *delik formil* karena unsur-unsurnya cukup dibuktikan melalui pelanggaran terhadap spesifikasi teknis dan beban muatan. Tidak perlu menunggu sampai terjadi kecelakaan atau korban jiwa untuk menyatakan bahwa suatu perbuatan ODOL adalah tindak pidana. Hal ini sejalan dengan fungsi preventif hukum pidana, yakni mencegah terjadinya kerugian atau bahaya melalui tindakan penegakan hukum sedini mungkin.

Ketentuan pidana yang diatur dalam Pasal 277 dan 307 UU LLAJ memiliki kekuatan koersif yang dapat digunakan sebagai alat kontrol sosial, khususnya dalam menekan kebiasaan buruk para pelaku usaha angkutan yang sering mengutamakan efisiensi ekonomi tanpa memperhatikan aspek keselamatan. Akan tetapi, efektivitas dari norma pidana tersebut sangat tergantung pada implementasinya yang konsisten dan tidak tebang pilih.

Ironisnya, rendahnya penegakan norma pidana terhadap pelaku ODOL juga menunjukkan adanya ketimpangan antara regulasi hukum dan realitas praktik di lapangan. Dalam konteks teori sistem hukum dari Lawrence Friedman, kegagalan implementasi norma pidana terhadap pelaku ODOL merupakan kegagalan dalam subsistem struktur hukum (*legal structure*), yang mencakup aparat, lembaga, dan sarana penegakan hukum. Akibatnya, norma hukum yang ideal (*legal substance*) tidak mampu berfungsi optimal dalam mengatur perilaku masyarakat.

Kritik tajam juga perlu diarahkan pada besaran sanksi pidana dalam Pasal 307 yang terkesan tidak sebanding dengan dampak ekonomi, sosial, dan keselamatan dari pelanggaran ODOL. Pidana kurungan dua bulan atau denda lima ratus ribu rupiah tidak memberikan efek jera bagi korporasi atau pengusaha angkutan yang memperoleh keuntungan besar dari praktik overloading. Oleh karena itu, reformasi legislasi untuk menaikkan ancaman pidana terhadap pelanggaran ODOL merupakan salah satu langkah strategis yang mendesak dilakukan.

Dengan demikian, relevansi ketentuan pidana dalam UU LLAJ terhadap pelanggaran ODOL tidak diragukan dari sisi normatif. Permasalahannya justru terletak pada tataran

implementasi yang lemah, tidak konsisten, dan cenderung permisif. Oleh sebab itu, diperlukan *political will* dan keberanian aparat penegak hukum untuk menegakkan norma pidana secara tegas, agar tercipta efek preventif dan represif yang seimbang. Tanpa itu, ketentuan pidana dalam UU LLAJ hanya akan menjadi regulasi simbolik yang kehilangan daya paksa di tengah krisis disiplin lalu lintas yang kian mengkhawatirkan.

Evaluasi Penegakan Hukum terhadap Tindak Pidana ODOL oleh Kepolisian: Antara Asas Kepastian Hukum dan Efektivitas Pencegahan

Penegakan hukum terhadap pelanggaran *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) merupakan salah satu ujian paling konkret terhadap kapasitas aparat kepolisian dalam menjalankan fungsi yuridis dan preventif di bidang lalu lintas. Kepolisian Negara Republik Indonesia, khususnya Satuan Lalu Lintas, secara eksplisit diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) sebagai institusi penindak pelanggaran lalu lintas, termasuk pelanggaran terkait modifikasi dimensi dan kelebihan muatan kendaraan barang. Namun, dalam praktiknya, penindakan terhadap ODOL masih cenderung sporadis, tidak konsisten, dan minim efek jera.

Fenomena lemahnya penegakan hukum terhadap ODOL telah menjadi anomali dalam sistem peradilan pidana lalu lintas. Banyak pelanggaran ODOL yang semestinya dapat ditindak sebagai tindak pidana justru hanya dijatuhi sanksi administratif berupa tilang atau bahkan hanya teguran lisan. Padahal, ketentuan dalam Pasal 277 dan Pasal 307 UU LLAJ jelas menyebutkan bahwa pelanggaran atas dimensi kendaraan dan daya angkut merupakan tindak pidana yang dapat dikenakan pidana penjara atau denda. Ketidakseriusan dalam penindakan ini tidak hanya melanggar asas kepastian hukum, tetapi juga memperlemah legitimasi institusi penegak hukum di mata publik.

Secara teoritik, asas kepastian hukum menuntut agar setiap norma hukum ditegakkan secara adil, merata, dan tidak diskriminatif. Kepastian hukum dalam konteks penegakan hukum ODOL berarti bahwa setiap pelaku pelanggaran, baik individu maupun korporasi, harus dikenakan sanksi sesuai dengan bobot pelanggaran yang dilakukan. Ketika kepolisian gagal menjalankan fungsi represif terhadap pelaku ODOL, maka lahirlah ketidakpastian hukum yang membuka ruang untuk penyimpangan, praktik kompromi, bahkan potensi penyalahgunaan kewenangan.

Evaluasi terhadap fungsi kepolisian dalam menindak ODOL juga harus melihat dari aspek struktural dan institusional. Sering kali ditemukan bahwa aparat kepolisian mengalami keterbatasan dalam hal sarana pendukung, seperti minimnya fasilitas jembatan timbang yang terintegrasi atau kurangnya dukungan regulasi teknis yang kuat. Di sisi lain, tekanan ekonomi dan kepentingan politis dari sektor industri logistik juga turut mempengaruhi independensi penegakan hukum. Situasi ini memperjelas bahwa problematika ODOL tidak semata-mata soal hukum, tetapi juga terkait dengan tata kelola pemerintahan yang berintegritas.

Kelemahan penegakan hukum terhadap ODOL pada akhirnya berkontribusi pada meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas dan kerusakan infrastruktur jalan. Data dari

Kementerian Perhubungan dan Kepolisian menunjukkan bahwa banyak kecelakaan besar yang disebabkan oleh kendaraan angkutan barang yang melebihi kapasitas teknis. Ironisnya, ketika terjadi insiden, aparat baru menunjukkan tindakan hukum yang tegas. Artinya, penegakan hukum dalam kasus ODOL selama ini bersifat reaktif, bukan preventif, yang sejatinya merupakan ruh dari penegakan hukum modern.

Dalam perspektif efektivitas hukum, sebagaimana dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, efektivitas hukum ditentukan oleh lima faktor: substansi hukum, struktur hukum, kultur hukum, sarana atau fasilitas pendukung, dan masyarakat sebagai subjek hukum. Kegagalan penegakan terhadap ODOL menunjukkan bahwa kelemahan terjadi setidaknya pada tiga dari lima faktor tersebut, yakni struktur (aparat penegak hukum), sarana pendukung (alat kontrol berat dan sistem pengawasan digital), serta kultur hukum (budaya permisif terhadap pelanggaran demi efisiensi ekonomi).

Kepolisian sebagai garda depan penegakan hukum di jalan raya seharusnya tidak hanya bertindak sebagai petugas administratif, tetapi juga sebagai pelaksana kebijakan hukum pidana yang menjamin rasa keadilan dan keselamatan. Untuk itu, perlu adanya reformasi pola kerja yang tidak semata-mata berbasis pada pendekatan represif, melainkan juga berbasis risiko (*risk-based enforcement*). Artinya, penindakan terhadap pelaku ODOL harus difokuskan pada potensi kerusakan atau kecelakaan yang ditimbulkan, dan tidak boleh lagi dipandang sebagai pelanggaran teknis semata.

Reformasi penegakan hukum terhadap ODOL juga harus dibarengi dengan peningkatan kapasitas profesionalisme aparat kepolisian. Pelatihan tentang hukum lalu lintas, penyidikan tindak pidana transportasi, serta integritas dalam bertindak perlu diperkuat agar polisi tidak menjadi bagian dari masalah, melainkan solusi hukum yang adil dan objektif. Selain itu, integrasi antara kepolisian, Kementerian Perhubungan, dan pemerintah daerah harus dilakukan secara sistematis, melalui basis data pelanggaran dan sistem pelaporan berbasis teknologi informasi.

Dalam jangka panjang, pembenahan penegakan hukum terhadap ODOL harus diposisikan sebagai bagian dari reformasi sistem transportasi nasional secara menyeluruh. Hal ini mencakup revisi terhadap besaran sanksi pidana, standardisasi prosedur penindakan, hingga peningkatan pengawasan berbasis digital. Tanpa langkah konkret dan strategis, pelanggaran ODOL akan terus menjadi penyakit kronis dalam sistem lalu lintas Indonesia yang mengancam keselamatan publik dan keadilan hukum.

Dengan demikian, keberhasilan penegakan hukum terhadap tindak pidana ODOL sangat ditentukan oleh sejauh mana kepolisian dan pemangku kebijakan lainnya mampu membangun sistem penegakan yang konsisten, adil, dan berbasis pada perlindungan keselamatan masyarakat. Hukum pidana lalu lintas tidak boleh hanya menjadi regulasi simbolik, tetapi harus menjadi instrumen nyata untuk menertibkan perilaku jalanan dan menegakkan supremasi hukum secara menyeluruh.

Kesimpulan

Fenomena *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) dalam praktik angkutan barang di Indonesia telah menjadi persoalan serius yang tidak hanya berdampak pada kerusakan infrastruktur jalan, tetapi juga mengancam keselamatan publik serta mencerminkan lemahnya tata kelola sistem transportasi nasional. Secara normatif, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) telah secara tegas mengatur ketentuan pidana terhadap pelanggaran ODOL, melalui Pasal 277 dan Pasal 307. Kedua pasal tersebut memberikan dasar hukum yang kuat untuk menjerat pelaku ODOL dengan sanksi pidana penjara maupun denda.

Namun dalam implementasinya, ketentuan pidana tersebut tidak dijalankan secara optimal. Penegakan hukum terhadap ODOL cenderung bersifat administratif dan kompromistis, dengan dominasi sanksi ringan seperti tilang atau teguran. Hal ini menyebabkan ketidakseimbangan antara norma hukum yang tertulis dan praktik hukum yang dijalankan di lapangan. Ketidaktegasan aparat penegak hukum, khususnya kepolisian, telah melemahkan asas kepastian hukum dan keadilan bagi masyarakat pengguna jalan yang dirugikan oleh praktik angkutan yang tidak sesuai standar.

Kelemahan struktural dalam penegakan hukum terhadap ODOL juga menjadi cerminan dari belum terintegrasinya pendekatan penindakan berbasis risiko dalam sistem lalu lintas nasional. Kurangnya sarana pendukung seperti jembatan timbang permanen dan sistem pengawasan digital menjadi salah satu hambatan utama dalam pemberantasan ODOL. Di sisi lain, tidak adanya efek jera terhadap pelaku ODOL, terutama korporasi angkutan besar, juga menunjukkan bahwa besaran ancaman pidana yang diatur dalam UU LLAJ belum proporsional dengan dampak faktual yang ditimbulkan.

Dalam perspektif hukum pidana, pelanggaran ODOL tergolong sebagai *delik formil* yang seharusnya dapat ditindak tanpa harus menunggu terjadinya kerugian nyata atau korban jiwa. Fungsi preventif hukum pidana tidak berjalan ketika aparat hanya bertindak reaktif. Maka dari itu, keberhasilan penegakan hukum terhadap ODOL sangat ditentukan oleh komitmen institusi penegak hukum dalam menjalankan norma pidana secara konsisten dan berkeadilan.

Evaluasi terhadap implementasi UU LLAJ harus diikuti oleh reformulasi kebijakan yang menekankan pentingnya penegakan hukum yang proporsional dan berorientasi pada keselamatan publik. Reformasi ini mencakup peningkatan kapasitas institusional kepolisian, penyesuaian sanksi pidana agar lebih menimbulkan efek jera, serta integrasi lintas sektor antara kepolisian, Kementerian Perhubungan, dan pemerintah daerah dalam mengawasi dan menindak pelanggaran ODOL secara sistematis.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa permasalahan ODOL bukan sekadar persoalan teknis transportasi, melainkan persoalan hukum dan tata kelola publik. Tanpa penegakan hukum yang konsisten dan sistem yang mendukung, ketentuan pidana dalam UU LLAJ hanya akan menjadi norma formal tanpa daya paksa substantif. Oleh karena itu, pembaruan kebijakan, penguatan penegakan hukum, serta kesadaran kolektif pelaku

usaha menjadi syarat mutlak dalam mewujudkan lalu lintas jalan yang tertib, aman, dan berkeadilan di Indonesia.

Daftar Pustaka

- Abdul Karim, dkk. Manajemen Transportasi, Ctk. Pertama, 2023, Yayasan Cendikia Mulia Mandiri, Batam
- Abdulkadir Muhammad, 2004, Hukum dan Penelitian Hukum. Cet. 1, PT. Citra AdityaBakti, Bandung
- Achmad Ali, Menguak Tabir Hukum : Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis (Jakarta: The World Bank, 2002), 64. Dalam I Made Hadiyanta Purnama Sardi, Anak Agung Istri Agung, and Ida Ayu Putu Widiati, "Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Oleh Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar," Jurnal Konstruksi Hukum Vol. 2, No. 2 (May 2, 2021)
- Admaja Priyatno, Kebijakan Legislasi Tentang Sistem Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Di Indonesia, Cv. Utomo, Bandung, 2004
- Alfianda, R., Risardi, M., Kamisan, Amin, M., Sarioda, Maulida, R., & Albayani, A. Z. (2024). Tindak Pidana Korupsi dan Pertanggungjawaban Korporasi. Wathan : Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora, Vol. 1 No. (1)
- Aryo Fadlian, PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM SUATU KERANGKA TEORITIS. Jurnal Hukum POSITUM Vol.5, No.2, Des 2020
- B. Hestu Cipto Handoyo, Hukum Tata Negara Indonesia, (Yogyakarta: Univ. Atma Jaya Yogyakarta, 2008
- Barhamudin dan Ali Dahwir, "Perdamaian Menjadi Pilihan Utama Dalam Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas," Solusi 19, no. 1 (2021)
- Chairul Huda, Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2006
- Efendi, S. (2023). Analisis Sanksi Pidana dalam Hukum Islam Pendekatan Teoritis dan Pustaka. MAQASIDI: Jurnal Syariah Dan Hukum, Vol. 3 No. (2)
- Emima Alistar (Hîrlav), "The Relation Between Law and Morality," in Research Association For Interdisciplinary Studies, 2019
- Febriansyah, F. I., & Purwinarto, H. S. Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pelaku Ujaran Kebencian di Media Sosial. Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 2020. Vol. 20 No. (2)
- Femmy Silaswaty Faried, Hadi Mahmud, dan Suparwi, "Mainstreaming Restorative Justice in Termination of Prosecution in Indonesia," Journal of Human Rights, Culture and Legal System 2, no. 1 (2022)
- Fridawati, T., Isan, M., Abdinur, I., Sugawa, F., Rafi, M., WN, Z., Aziz, A., Rahmad, Y., Andika, R., Irfandi, I., Zulhazur, Z., & Putra, D. Y. (2024). Menavigasi Penerapan

- Hukum Islam dalam Sistem Peradilan Modern. JIMMI: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Multidisiplin, 1(1)
- Gunawan, H. Pengantar Transportasi dan Logistik. Jakarta: Raja Grafindo. 2014
- Hamzah, Andi, Hukum Acara Pidana Indonesia, (Jakarta: Sinar Grafika, 2005)
- Hans Kelsen, Teori Hukum Murni, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif, Cetakan II, Diterjemahkan dari Buku Hans Kelsen, Pure Theory of Law (Berkely: University California Press, 1978), (Bandung: Penerbit Nusamedia dan Penerbit Nuansa; 2007
- Harpani Matnuh, "Law as a Tool of Social Engineering," in 1st International Conference on Social Sciences Education "Multicultural, vol. 147, 2018
- Haryanto, T. Implementasi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Raja Grafindo. 2012.
- John Doe, Transportasi dan Pembangunan, 2020
- Koesnadi Hardjosoemantri, Hukum Tata Lingkungan, (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2000)
- Lambang Antono. "Implementasi Kebijakan Odol Dalam Upaya Meningkatkan Sistem Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Angkutan Barang." Jurnal Ilmiah Multi Disiplin Indonesia, vol. 1, no. 11 (2022)
- Mawaddah, F., Haikal, M., Saputra, F., Akbar, K., & Efendi, S. (2023). Pertanggungjawaban Pidana Pemalsuan Merek Dalam Hukum Positif Indonesia dan Hukum Islam. At-Tasyri': Jurnal Ilmiah Prodi Muamalah, Vol. 15 No. (2)
- Nengah Widiangga Gautama dkk. "Sosialisasi Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) Kepada Pengemudi Dan Pemilik Angkutan Barang Di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar." Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat: Semangat Nyata untuk Mengabdi (JKPM Senyum), Bali, Vol. 2, No. 1.2022
- Nomensen Sinamo, 2009, Metode Penelitian Hukum, PT Bumi Ilmiah Sejahtera, Jakarta
- Peter Mahmud Marzuki, 2008, Penelitian Hukum. Cet 2, Kencana, Jakarta
- Republik Indonesia, Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Nomor 22 Tahun 2009
- Roeslan Saleh, Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggung Jawaban Pidana, Cetakan Pertama, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1986
- Sabungan Sibarani, "Tindak Pidana Kealpaan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta," Yure Humano 3, no. 2 (2019)
- Satjipto Rahardjo, Membedah Hukum Progresif, (Jakarta: Kompas, 2008)
- Siswanto Sunarno, Hukum Pemerintahan Daerah di Indonesia, (Jakarta: PT. Sinar Grafika, 2008
- Siti Fatimah, Pengantar Transportasi, Ctk. Pertama, 2019, Myria Publisher, Kab Ponorogo
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji. Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013

- Soerjono Soekanto, Pokok-Pokok Sosiologi Hukum, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2006)
- Soetandyo Wigjosoebroto, Hukum dan Metode-Metode Kajiannya. Jakarta: BP1980
- Trisno Muldani, "Implikasi Awal Penerbitan SKB UU ITE Pasal 27 Ayat (3)," MUKASI: Jurnal Ilmu Komunikasi 1, no. 2 (2022)
- Yunanto Dwi Handoko and Maryanto Maryanto, "Traffic Crime Law Enforcement On Over Dimensions," Law DevelopmentJournal 3, no. 3 (2021)