



---

**SANKSI TERHADAP PELANGGARAN TRANSPORTASI DARAT  
ODOL (*OVERDIMENSION OVERLOADING*) DITINJAU DARI  
UNDANG-UNDANG NOMOR 2 TAHUN 2009 TENTANG LALU  
LINTAS ANGKUTAN JALAN**

**Syairur Rozi**

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

E-mail: ozzy55ka@gmail.com

---

Diterima:

**1 Januari 2021**

Direvisi:

**4 Januari 2021**

Disetujui:

**8 Januari 2021**

**Abstrak**

Kementerian perhubungan telah berusaha mempersempit ruang gerak pelaku kendaraan ODOL dengan melakukan operasi di jalan raya. Pelaku pelanggaran kendaraan ODOL tidak lagi dikenakan tilang tetapi berupa sanksi pidana atau denda sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan sanksi terhadap pelanggaran transportasi kendaraan ODOL. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Terhadap permasalahan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konsep (*conceptual approach*). Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa pembuatan kendaraan bermotor angkutan barang telah diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan, yang mana dalam pelaksanaannya harus memenuhi aturan-aturan di dalam UU LLAJ, PP No.55 tentang kendaraan bermotor, PM No.33 tentang pengujian tipe kendaraan bermotor, PM No.133 Tahun 2020 dan Perdirjen KP 4413 Tahun 2020. Pengenaan sanksi terhadap pelanggaran ODOL telah diatur jelas di dalam UU LLAJ, yang mana penerapan sanksi terhadap pelanggaran *overdimension* diatur dalam pasal 277 UU LLAJ dan pelanggaran *overloading* diatur dalam Pasal 307 UU LLAJ. Selain itu sanksi administratif terhadap kendaraan ODOL dapat dikenai pembekuan buku uji Kier hingga kendaraan ODOL tersebut dilakukan normalisasi ke dimensi semula sesuai ketentuan pemerintah.

**Kata Kunci:** Sanksi, Pelanggaran, Transportasi Darat, *Overdimension Overloading*

**Abstract**

*The Ministry of Transportation has tried to narrow the space for ODOL vehicle perpetrators by carrying out operations on the highway. Perpetrators of violations of ODOL vehicles are no longer subject to a ticket but are in the form of criminal sanctions or fines as stipulated in Article 277 of the Traffic and Road Transport Law. This study aims to determine the application of sanctions to violations of ODOL vehicle transportation. This study uses a normative juridical approach. To the problems in this study using a statutory approach (statute approach) and a conceptual approach (conceptual approach). The results of this study conclude that the manufacture of motorized goods transporting vehicles has been regulated in*

*several laws and regulations, which in its implementation must comply with the rules in the LLAJ Law, PP No. 55 concerning motorized vehicles, PM No. 33 concerning testing of motorized vehicle types. , PM No. 133 of 2020, and Perdirjen KP 4413 of 2020. The imposition of sanctions on ODOL violations has been clearly regulated in the LLAJ Law, where the application of sanctions for overdimension violations is regulated in Article 277 of the LLAJ Law and overloading violations are regulated in Article 307 of the LLAJ Law. . In addition, administrative sanctions against ODOL vehicles may be subject to suspension of the Kier test book until the ODOL vehicle is normalized to its original dimensions according to government regulations.*

**Keywords:** Sanctions, Violations, Land Transportation, Overdimension Overloading

## Pendahuluan

Di era persaingan ekonomi global saat ini, negara-negara di dunia saling berlomba untuk menjadi negara yang maju. Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang terus mengejar ketertinggalannya, salah satu hal utama yang terus diperbaiki oleh pemerintah adalah pembangunan ekonomi (Hasan & Azis, 2018). Target keberhasilan pembangunan dibidang ekonomi harus ditunjang dengan pengembangan sistem transportasi yang baik. Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat dan merupakan urat nadi dalam pembangunan ekonomi suatu Negara (Tsani, Rupaka, Asmoro, & Pradana, 2020).

Jalan merupakan suatu kebutuhan yang sangat esensial dalam transportasi (Kadir, 2006). Transportasi darat merupakan transportasi utama masyarakat dalam pemindahan orang dan barang (Razi & SUMBERDAYA, 2014). Mengejar pembangunan ekonomi di Indonesia, hal utama yang menjadi prioritas adalah pemerataan bahan-bahan pokok setiap daerah. Namun dalam pengiriman barang setiap daerah terjadi suatu masalah yang merugikan negara yang timbul dari angkutan transportasi. Hal ini merupakan masalah yang timbul dari truk ODOL (*overdimension overloading*) dengan ukuran yang berlebih dan muatan yang melampaui kapasitas sehingga merusak infrastruktur jalan dan mengakibatkan tingginya angka kecelakaan (Alfian, 2020).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan aturan yang dibuat oleh pemerintah guna mengatur kendaraan di jalan raya. Berdasarkan Pasal 1 angka 7 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan tidak Bermotor (Suryani & Mashdurohatun, 2016). UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur tentang kriteria setiap dimensi kendaraan bermotor di jalan raya karena setiap kendaraan memiliki pengelompokannya menurut kelas jalannya masing masing (Nurrachmad & Hartanto, 2020).

Pengelompokan kendaraan didasarkan pada golongan kelas dari mulai kendaraan kecil hingga kendaraan besar. Tujuan dari penggolongan kendaraan jalan adalah untuk mencegah kerusakan jalan dan juga untuk mencegah kerusakan terhadap kendaraan pengangkut beban yang mengangkutnya (INTANI, 2019). Pasal 19 ayat (2) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengatur bahwa pengelompokan jalan menurut kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

1. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran

- panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
2. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
  3. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton dan
  4. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Salah satu penyebab tingginya angka kecelakaan di jalan, khususnya di jalan tol adalah dari kendaraan *overdimension overloading* (ODOL). Kendaraan bermotor, khususnya angkutan truk yang mana telah sesuai spesifikasinya dimodifikasi oleh pengusaha pengangkutan darat untuk dapat mengangkut barang yang melebihi kapasitas kendaraan tersebut. Hal ini dilakukan oleh pengusaha agar dapat memperoleh keuntungan yang besar dalam sekali jalan dengan memaksakan batas maksimum daya angkut kendaraan tersebut. Hal ini membuat infrastruktur jalan semakin cepat rusak dan menurut data ekonomi menyebutkan bahwa setiap tahun negara mengalami kerugian sebesar Rp. 43 triliun dikarenakan harus memperbaiki jalan yang rusak akibat truk bermuatan berlebihan,

Semakin banyaknya truk ODOL di jalanan, memberikan dampak besar yang mana salah satunya adalah dampak ketidakpatuhan dari angkutan truk ODOL yang berpengaruh besar pada tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan. Selain itu pengaruh secara teknis akibat truk ODOL yang berujung pada insiden fatal yang beragam. Hal ini disebabkan pada kelalaian dan juga kurangnya pengawasan atas uji kendaraan oleh instansi Dinas Perhubungan dan juga dari pengusaha kendaraan yang tidak memeriksakan kendaraannya secara berkala.

Selain UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur mengenai penggolongan kendaraan di jalan, terdapat pula Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (selanjutnya disebut PP No 74/2014) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan bermotor di Jalan (selanjutnya disebut Permenhub No 134/2015) serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.736/AJ.108/2017 tentang Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (selanjutnya disebut Perdirjen Perhubdar No SK.736/AJ.108/2017). Namun meskipun terdapat adanya peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai angkutan jalan dan penimbangan kendaraan, tidak membuat pengusaha pengangkutan darat mematuhi mengenai aturan tersebut (SAMAD, 2019).

Salah satu penyebab ketidakpatuhan pengusaha pengangkutan darat terhadap aturan yang telah ditentukan mengenai penimbangan kendaraan adalah terkait dengan pembuatan dokumen angkutan yang tidak sesuai sebagai syarat penggunaan di jalan. Hal ini disebabkan dalam pengurusan Sertifikat Registrasi Uji Tipe kendaraan (SRUT) untuk registrasi pembuatan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Tanda Nomor Kendaan

Bermotor (TNKB) serta pemakaian uji kir para pengusaha transportasi memalsukan data ukuran kendaraan aslinya saat pengurusan pembuatan surat-surat kendaraan mereka melalui petugas dinas perhubungan, yang membuat kendaraan para pengusaha transportasi berbeda ukuran dengan data ukuran aslinya (Chotimah, 2018). Hal ini memudahkan para pengusaha transportasi angkutan barang (transporter) menggunakan dokumen palsu tersebut untuk memodifikasi kendaraan hingga dimensinya berbeda dari seharusnya. Dimensi yang tidak sesuai dapat mengakibatkan angkutan membawa muatan yang melebihi kemampuannya sehingga memberikan keuntungan yang besar kepada para transporter dalam memuat kiriman muatannya yang berlebihan.

Banyaknya pelanggaran terhadap kendaraan ODOL dapat juga terjadi karena adanya kerja sama antara pengusaha pengangkutan darat, karoseri (perusahaan/bengkel pembuatan badan kendaraan yang dilakukan di atas casis) dan petugas Dinas Perhubungan (Dishub) untuk meloloskan uji kelayakan SRUT dan uji kir kendaraan sehingga menyebabkan kelebihan panjang, lebar dan tinggi (*overdimension*) kendaraan yang tidak sesuai dengan surat keterangan rancang bangun (SKRB) dan kelebihan beban (*overloading*) yang melebihi jumlah berat yg diizinkan berdasarkan aturan yang ditetapkan oleh kementerian perhubungan (Wijayanta, Sutarjo, AF, & Pambudi, 2019). Permasalahan *overdimension*, untuk mengetahui kendaraan tersebut melakukan pelanggaran atau tidak *overdimension* maka dapat diketahui melalui pengujian di tempat pengujian kendaraan/uji KIR di dinas perhubungan kota setempat. Untuk masalah *overloading* sendiri dapat diketahui disaat kendaraan angkutan barang tersebut melakukan perjalanan pengiriman barang dan melalui jembatan timbang yang dimiliki oleh kementerian perhubungan (SAPUTRA, n.d.).

Pelanggaran muatan itu sendiri terdiri dari berbagai macam aspek yaitu mulai dari muatan melebihi tonase, muatan tidak tertera dalam dokumen pengiriman dan muatan melebihi ketentuan yang dapat membahayakan pengguna jalan (Syahfila, 2019). Kementerian perhubungan telah berusaha mempersempit ruang gerak pelaku kendaraan ODOL dengan melakukan operasi di jalan raya (Verdifauzi, 2018). Pelaku pelanggaran kendaraan ODOL tidak lagi dikenakan tilang tetapi berupa sanksi pidana atau denda sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU Lalu Lintas Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe 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).

Berdasarkan permasalahan di atas, penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian ini. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan sanksi terhadap pelanggaran transportasi kendaraan ODOL. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi para penegak hukum khususnya dibidang transportasi agar dapat mengurangi pelanggaran sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan akibat kendaran ODOL.

### **Metode Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang dikaji, penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif, yaitu suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatif tentang pengenaan sanksi terhadap pelanggaran transportasi darat ODOL (*overdimension overload*) ditinjau dari UU no.22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan. Penelitian hukum yang dilakukan dengan meneliti data berupa bahan-bahan hukum. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini

yaitu pendekatan yuridis normatif mengingat pembahasan didasarkan pada perundang-undangan dan prinsip hukum yang berlaku.

Terhadap permasalahan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konsep (*conceptual approach*). Pendekatan terhadap hukum dengan menggunakan metode normatif dilakukan dengan cara mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai norma kaidah dan peraturan perundang-undangan yang berlaku pada kekuasaan negara tertentu yang berdaulat. Penelitian ini menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Analisis bahan hukum dilakukan dan terlebih dulu mengidentifikasi bahan hukum yang terkumpul, kemudian dideskripsikan dan disistematisasikan dengan mendasarkan pada teori keilmuan hukum dan konsep-konsep ilmu hukum, prinsip-prinsip atau asas-asas hukum. Selanjutnya, analisis bahan hukum yang dipergunakan dalam penelitian tesis ini adalah analisis yuridis, yaitu analisis yang mendasarkan atau tertumpu pada penalaran hukum (*legal reasoning*), interpretasi hukum (*legal interpretation*) dan argumentasi hukum (*legal argumentation*). Penggunaan analisis bahan hukum yang demikian, diharapkan dapat menjelaskan permasalahan yang dirumuskan dalam penelitian ini secara memuaskan.

## Hasil dan Pembahasan

Mobil barang yang mengangkut barang khusus tidak berbahaya berupa angkutan barang curah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 harus memenuhi ketentuan dimensi kendaraan bermotor sebagai berikut:

### A. Mobil Bak Muatan Terbuka Jenis Non-Dump Truck

1. Lebar maksimum bak muatan tidak melebihi 50 (lima puluh) millimeter dari ban terluar pada sumbu kedua atau sumbu belakang Kendaraan untuk Kendaraan Bermotor sumbu ganda;
2. Lebar maksimum bak muatan tidak melebihi lebar kabin ditambah 50 (lima puluh) millimeter pada sisi kiri dan kanan untuk kendaraan bermotor sumbu tunggal; panjang maksimum bak muatan dengan ketentuan:
  - a) Jarak antara dinding terluar bagian belakang kabin dengan bak muatan bagian depan paling sedikit lima puluh) milimeter untuk 150 (seratus kendaraan sumbu belakang tunggal dan 200 (dua ratus) milimeter untuk Kendaraan Bermotor dengan sumbu belakang ganda atau lebih dan
  - b) Dinding terluar bak muatan bagian belakang tidak melebihi ujung landasan bagian belakang.
3. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 550 (lima ratus) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban tunggal (konfigurasi sumbu 1.1) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 5.500 (lima ribu lima ratus) kilogram serta dapat ditambah teralis berlubang samping kanan dan kiri dengan tinggi maksimum 450 (empat ratus lima puluh) millimeter yang diukur dari tinggi bak muatan;
4. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 700 (tujuh ratus) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban ganda (konfigurasi sumbu 1.2) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 8.500 (delapan ribu lima ratus) kilogram serta dapat ditambah teralis berlubang samping kanan dan kiri dengan tinggi maksimum 500 (lima ratus) millimeter yang diukur dari tinggi bak muatan;
5. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 850 (delapan ratus lima puluh) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban ganda (konfigurasi sumbu 1.2) dengan Jumlah Berat yang

- Diizinkan (JBI) sampai dengan 16.000 (enam belas ribu) kilogram serta dapat ditambah teralis berlubang samping kanan dan kiri dengan tinggi maksimum 450 (empat ratus lima puluh) millimeter yang diukur dari tinggi bak muatan;
6. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 1.000 (seribu) milimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang ganda ban ganda (konfigurasi sumbu 1.22) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 24.000 (dua puluh empat ribu) kilogram serta dapat ditambah teralis berlubang samping kanan dan kiri dengan tinggi maksimum 400 (empat ratus) millimeter yang diukur dari tinggi bak muatan.
  7. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 1.100 (seribu seratus) milimeter untuk konfigurasi sumbu depan ganda ban tunggal dan sumbu belakang ganda ban ganda (konfigurasi sumbu 1.1.22) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 30.000 (tiga puluh ribu) kilogram serta dapat ditambah teralis berlubang samping kanan dan kiri dengan tinggi maksimum 400 (empat ratus) milimeter yang diukur dari tinggi bak muatan;
  8. Tinggi bak muatan bagian dalam dihitung dari lantai sampai tinggi dinding bak bagian atas.

**B. Mobil Bak Muatan Terbuka Jenis *Dump Truck***

1. Lebar bak muatan maksimum tidak melebihi 50 (lima puluh) millimeter dari ban terluar pada sumbu kedua atau sumbu belakang Kendaraan untuk Kendaraan Bermotor sumbu ganda;
2. Lebar bak muatan maksimum tidak melebihi ukuran lebar kabin ditambah 50 (lima puluh) millimeter pada sisi kiri dan kanan untuk kendaraan bermotor sumbu tunggal;
3. Panjang maksimum bak muatan 3.000 (tiga ribu) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban tunggal (konfigurasi sumbu 1.1) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 5.500 (lima ribu lima ratus) kilogram;
4. Panjang maksimum bak muatan 4.000 (empat ribu) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban ganda (konfigurasi sumbu 1.2) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 8.500 (delapan ribu lima ratus) kilogram;
5. Panjang maksimum bak muatan 5.000 (lima ribu) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban ganda (1.2) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 16.000 (enam belas ribu) kilogram;
6. Panjang maksimum bak muatan 6.000 (enam ribu) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang ganda ban ganda (konfigurasi sumbu 1.22) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 24.000 (dua puluh empat ribu) kilogram;
7. Panjang maksimum bak muatan 6.000 (enam ribu) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan ganda ban tunggal dan sumbu belakang ganda ban ganda (konfigurasi sumbu 1.1.22) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 30.000 (tiga puluh ribu) kilogram;
8. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 550 (lima ratus) milimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban tunggal (konfigurasi sumbu 1.1) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 5.500 (lima ribu lima ratus) kilogram;



9. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 700 (tujuh ratus) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban ganda (konfigurasi sumbu 1.2) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 8.500 (empat ribu lima ratus) kilogram;
  10. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 850 (delapan ratus lima puluh) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang tunggal ban ganda (1.2) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 16.000 (enam belas ribu) kilogram;
  11. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 1.000 (seribu) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan tunggal ban tunggal dan sumbu belakang ganda ban ganda (konfigurasi sumbu 1.22) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 24.000 (dua puluh empat ribu) kilogram.
  12. Tinggi maksimum bak muatan bagian dalam 1.100 (seribu seratus) millimeter untuk konfigurasi sumbu depan ganda ban tunggal dan sumbu belakang ganda ban ganda (konfigurasi sumbu 1.1.22) dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sampai dengan 30.000 (tiga puluh ribu) kilogram.
- C. Mobil tangki, dengan ketentuan meliputi
1. Jarak Antara Dinding Terluar Bagian Belakang Kabin Dengan Dinding Tangki Bagian Depan Paling Sedikit 150 (Seratus Lima Puluh) Milimeter Untuk Kendaraan Sumbu Belakang Tunggal Dan 200 (Dua Ratus) Milimeter Untuk Kendaraan Bermotor Dengan Sumbu Belakang Ganda Atau Lebih;
  2. Jarak Antara Bumper Belakang Dengan Bagian Belakang Tangki Minimal 150 (Seratus Lima Puluh) Millimeter;
  3. Panjang, Lebar, Tinggi Diameter Tangki Atau Ditentukan Berdasarkan Kemampuan Daya Angkut Dengan Memperhatikan Berat Jenis Muatan Yang Diangkut Serta Dihitung Dari JBI Dikurangi Berat Kosong Chassis, Berat Tangki, Jumlah Orang, Dan Peralatan Lainnya.
  4. Kereta Tempelan, Dengan Ketentuan Panjang, Lebar, Dan Tinggi Bak Muatan Terbuka Kereta Tempelan Ditentukan Berdasarkan Kemampuan Daya Angkut Dengan Memperhatikan Berat Jenis Muatan Yang Diangkut Serta Dihitung Dari JBKI Dikurangi Berat Kosong Mobil Penarik, Berat Kosong Kereta Tempelan, Berat Bak Muatan, Jumlah Orang, Dan Peralatan Lainnya.

Pembinaan di bidang lalu lintas jalan meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan dan kelancaran lalu lintas dalam mengurangi pelanggaran dan kecelakaan di jalan raya.

Menurut Sudarto pelanggaran adalah perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana, karena Undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada Undang-undang mengancam dengan pidana misalnya memparkir motor di sebelah kanan jalan. Sedangkan Prodjudikoron, mengartikan pelanggaran sebagai perbuatan melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum berarti lain dari pada perbuatan melanggar hukum.

Pengertian pelanggaran adalah "*overtredingen*" atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum. Namun pendapat ini terdapat pandangan lain yaitu pendapat dari Bambang Poernomo yang mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis - on recht* dan kejahatan adalah *crimineel - on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel - on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan

hukum. Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

- a) Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan
- b) Menimbulkan akibat hukum

Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Pelanggaran yang dimaksud di atas adalah pelanggaran yang sebagaimana diatur dalam Pasal 105 UU Lalu Lintas Angkutan Jalan yang berbunyi:

- a) Berperilaku tertib dan/atau
- b) Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

### Kesimpulan

Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa pembuatan kendaraan bermotor angkutan barang telah diatur di dalam beberapa peraturan perundang-undangan, yang mana dalam pelaksanaannya harus memenuhi aturan-aturan di dalam UU LLAJ, PP No.55 tentang kendaraan bermotor, PM No.33 tentang pengujian tipe kendaraan bermotor, PM No.133 Tahun 2020, dan Perdirjen KP 4413 Tahun 2020. Dengan mekanisme aturan dalam pembuatan kendaraan bermotor angkutan barang, diharapkan para pengusaha transportasi dapat mematuhi peraturan-peraturan yang diatur dalam perundang-undangan sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan yang di sebabkan oleh kendaraan ODOL di jalan raya dan mengurangi kerugian negara dalam kerusakan jalan. Pengenaan sanksi terhadap pelanggaran ODOL telah diatur jelas di dalam UU LLAJ, yang mana penerapan sanksi terhadap pelanggaran *overdimension* diatur dalam pasal 277 UU LLAJ dan pelanggaran *overloading* diatur dalam Pasal 307 UU LLAJ. Selain itu sanksi administratif terhadap kendaraan ODOL dapat dikenai pembekuan buku uji Kier hingga kendaraan ODOL tersebut dilakukan normalisasi ke dimensi semula sesuai ketentuan pemerintah. Dengan sanksi yang diatur di dalam UU LLAJ diharapkan memberikan efek jera kepada para pelaku kendaraan ODOL dan para pengusaha karoseri dapat mematuhi aturan yang berlaku sesuai dengan perundang-undangan dalam memproduksi pembuatan kendaraan angkutan barang.

### Bibliography

- Alfian, Alfian. (2020). *Optimasi Jumlah Truk Dan Penjadwalan Pengiriman Semen Pada Industri Semen Di Area Distribusi Kota Surabaya*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Chotimah, Lidya. (2018). *Pertanggungjawaban Hukum Pidana Pengemudi Angkutan Daring Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Di Wilayah Bekasi*. Universitas Bhayangkara Jaya.
- Hasan, Muhammad, & Azis, Muhammad. (2018). *Pembangunan Ekonomi & Pemberdayaan Masyarakat: Strategi Pembangunan Manusia Dalam Perspektif Ekonomi Lokal*. Cv. Nur Lina Bekerjasama Dengan Pustaka Taman Ilmu.
- Intani, Pingkyta Dian Dwinta. (2019). *Peran Armada Truk Besar Sebagai Transportasi Darat Bagi Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Bojonegoro*. Universitas Bojonegoro.
- Kadir, Abdul. (2006). Transportasi: Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Jurnal Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau*, 1(3), 121-131.





- Nurrachmad, Riesxo, & Hartanto, S. H. (2020). *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan Golongan Kendaraan Yang Melebihi Tonase Oleh Dinas Perhubungan (Studi Kasus Di Sukoharjo)*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Razi, Muhammad, & Sumberdaya, Ilmu Ekonomi Konsentrasi Pembangunan. (2014). *Peranan Transportasi Dalam Perkembangan Suatu Wilayah*. Bogor: Ilmu Ekonomi Konsentrasi Pembangunan Sumberdaya, Universitas Nusa Bangsa.
- Samad, Hasbudi. (2019). *Overdimensi Dan Overloading Lalu Lintas Kendaraan Angkutan Barang Melalui Suatu Uji Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Maccopa Kabupaten Maros*. Universitas Hasanuddin.
- Saputra, Irfan. (N.D.). *Efektivitas Pengawasan Angkutan Barang*.
- Suryani, Meta, & Mashdurohatun, Anis. (2016). Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Pembaharuan Hukum*, 3(1), 21–38.
- Syahfila, Adam. (2019). *Resistensi Sopir Truk Guna Menghadapi Tekanan Pihak Lain Dalam Pekerjaannya (Studi Kasus Pada Sopir Truk Ekspedisi Di Kabupaten Banyuwangi)*. Universitas Airlangga.
- Tsani, Mokhammad Rifqi, Rupaka, Anggun Prima Gilang, Asmoro, Langgeng, & Pradana, Brasie. (2020). Analisis Sentimen Review Transportasi Menggunakan Algoritma Support Vector Machine Berbasis Chi Square. *Smart Comp: Jurnalnya Orang Pintar Komputer*, 9(1), 35–39.
- Verdifauzi, Aditya. (2018). *Analisis Dampak Implementasi Program Tol Laut Terhadap Disparitas Harga*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Wijayanta, Setya, Sutarjo, Sutarjo, Af, Nadziba Shafa, & Pambudi, Kurniawan. (2019). Batas Aman Muatan Sumbu Roda Dan Temperatur Tromol Ditinjau Dari Ambang Batas Efisiensi Rem Mobil Pick Up Futura. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal Of Road Safety)*, 6(2), 120–135.



**This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).**