

EFEKTIVITAS PENEGAKAN HUKUM OLEH DINAS PERHUBUNGAN TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS ANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI BATAS MUATAN (Studi di Dinas Perhubungan Kota Pasuruan)

Muhammad Tegar Bomantara, Universitas Merdeka Pasuruan; tegarbomantara46@gmail.com

Yudhia Ismail, Universitas Merdeka Pasuruan; yudhiaismail@gmail.com

Wiwin Ariesta, Universitas Merdeka Pasuruan; wiwinariesta@unmerpas.ac.id

Abstrak: Melebihi batas muatan yang diizinkan untuk kendaraan barang merupakan pelanggaran serius terhadap peraturan yang berlaku. Dalam konteks ini, truk dimodifikasi secara tidak tepat sehingga dimensinya melebihi batas yang diizinkan, atau dimuat dengan kargo yang melebihi berat yang diizinkan. Meskipun praktik ini sering dilakukan dengan tujuan mengurangi biaya transportasi per unit dalam jangka pendek, hal ini menyebabkan kerusakan konsekuensial yang signifikan dan kompleks yang memengaruhi kepentingan pemerintah dan kepentingan umum. Pelanggaran tersebut secara kolektif disebut sebagai kelebihan muatan (*Over Loading*) dan kelebihan dimensi (*Over Dimension*). Studi menunjukkan bahwa penegakan peraturan yang konsisten oleh pengemudi truk memainkan peran penting dalam keselamatan jalan dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Untuk mencapai dampak yang berkelanjutan, diperlukan pendekatan terkoordinasi, termasuk inspeksi rutin, sistem pemantauan teknologi, sanksi yang efektif, dan program informasi dan kesadaran yang menyertainya. Langkah-langkah ini harus sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya sanksi yang diatur dalam Pasal 277, 307, dan 315. Di wilayah Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, penegakan peraturan terhadap kelebihan muatan dan ukuran muatan (ODOL) terhambat oleh kurangnya kontrol dan koordinasi di antara para pemangku kepentingan dengan tanggung jawab yang berbeda. Menerapkan pendekatan tata kelola kolaboratif menawarkan solusi strategis untuk mendamaikan kepentingan yang berbeda melalui dialog terstruktur, definisi peran yang jelas, dan pertukaran data yang relevan secara terbuka. Kolaborasi kelembagaan ini memperkuat tanggung jawab pelaku ekonomi terhadap praktik transportasi yang aman dan sekaligus meningkatkan efektivitas kebijakan nol-ODOL dalam kerangka reformasi nasional struktur logistik.

Kata kunci: Penegakan Hukum; Kendaraan; Kelebihan Muatan; Kelebihan Dimensi.

Abstract: Exceeding the permissible load limit for goods vehicles is a serious violation of applicable regulations. In this context, trucks are improperly modified so that their dimensions exceed the permitted limits, or loaded with cargo exceeding the permitted weight. While these practices are often undertaken with the aim of reducing short-term unit transportation costs, they cause significant and complex consequential damage that impacts both government and public interests. These violations are collectively referred to as overloading and over-dimensioning. Studies show that consistent enforcement of regulations by truck drivers plays a critical role in road safety and road infrastructure maintenance. To achieve a sustainable impact, a coordinated approach is needed, including regular inspections, technological monitoring systems, effective sanctions, and accompanying information and awareness programs. These measures must comply with the provisions of the Road Traffic and Road Transport Law, specifically the sanctions stipulated in Articles 277, 307, and 315. At the Pasuruan City Transportation Authority, enforcement of regulations against overloading and over-dimensioning (ODOL) is hampered by a lack of control and coordination among stakeholders with

different responsibilities. Implementing a collaborative governance approach offers a strategic solution to reconcile divergent interests through structured dialogue, clear role definitions, and the open exchange of relevant data. This institutional collaboration strengthens economic actors' responsibility for safe transportation practices while simultaneously enhancing the effectiveness of zero-ODOL policies within the framework of national logistics structure reforms.

Keywords: Law Enforcement; Vehicles; Overloading; Over Dimension.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan fondasi utama masyarakat modern dan mencakup sistem multifaset untuk memindahkan orang, barang, dan informasi. Dari inovasi awal seperti sepeda dan perahu sederhana hingga teknologi modern seperti pesawat jet dan kereta api berkecepatan tinggi, transportasi terus berevolusi seiring dengan perubahan sosial, ekonomi, dan politik umat manusia. Transportasi tidak hanya memenuhi fungsi konektivitas spasial tetapi juga bertindak sebagai kekuatan pendorong perdagangan global, pembangunan perkotaan, dan pertukaran pengetahuan dan gagasan.¹

Penggunaan transportasi terutama disebabkan oleh pemisahan geografis antara deposit bahan baku, lokasi produksi, dan pasar penjualan. Tanpa infrastruktur transportasi yang efisien, suatu wilayah berisiko terisolasi secara ekonomi, yang secara signifikan membatasi potensi pembangunan dan kesejahteraan penduduknya. Oleh karena itu, sistem transportasi yang berfungsi dan mengintegrasikan transportasi darat, laut, dan udara, termasuk infrastruktur yang diperlukan, sangat penting untuk pertumbuhan berkelanjutan dan pembangunan yang seimbang. Sektor logistik memainkan peran kunci dalam perekonomian, memastikan distribusi barang manufaktur ke pasar dan konsumen akhir. Dalam rantai pasokan ini, transportasi darat, khususnya transportasi truk, sangat penting untuk memindahkan barang dalam jumlah besar, tetapi efisiensinya sering terganggu oleh praktik kelebihan muatan dan ukuran (ODOL).

Masalah kelebihan ukuran dan kelebihan muatan kendaraan angkut (ODOL) menggambarkan pelanggaran serius terhadap peraturan yang ada di mana truk dimodifikasi secara tidak sah atau diangkut dengan muatan yang beratnya melebihi batas muatan yang diizinkan.² Meskipun pendekatan ini bertujuan untuk mengurangi biaya logistik per unit barang yang diangkut dalam jangka pendek, hal ini

¹ Andi Siti Chairunnisa Mappangara, *Sistem Layanan Transportasi Laut* (Makassar: Professorline, 2024). hal : 2.

² Jossy Ardhan Pratama and Anita Susanti, "Analisis Penanganan Permasalahan Overdimension Overloading Di Ruas Jalan Mojokerto – Surabaya," *Mitrans, Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi* 1, no. 2 (2023): 203

menyebabkan konsekuensi negatif yang signifikan dan kompleks yang membebani negara dan masyarakat secara keseluruhan. Pelanggaran dalam transportasi barang terwujud dalam bentuk kelebihan muatan, ketika berat yang diangkut melebihi beban maksimum yang diizinkan untuk suatu kendaraan, dan dalam hal ukuran kendaraan yang tidak lagi sesuai dengan dimensi standar yang ditetapkan karena modifikasi struktural. Motivasi untuk ukuran kendaraan yang tidak sesuai seringkali terletak pada pengurangan biaya transportasi dan operasional, biaya izin dan pajak, serta mempersingkat waktu perjalanan. Namun, kendaraan yang tidak mematuhi standar dan peraturan yang berlaku secara signifikan meningkatkan risiko kecelakaan dan juga berkontribusi pada kerusakan infrastruktur jalan.

Pelanggaran ODOL dapat dibagi menjadi dua kategori utama, dengan sanksi yang sesuai untuk masing-masing kategori tersebut, sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LAJ).

1. Kelebihan Dimensi (*Over Dimension*)

Suatu kendaraan dianggap melanggar peraturan jika panjang, lebar, atau tingginya melebihi batas yang ditentukan dalam persetujuan tipe atau selama pemeriksaan teknis rutin. Dasar hukumnya adalah Pasal 277 KUHP. Sanksinya termasuk penjara hingga satu tahun atau denda hingga 24.000.000 rupiah.³

2. Kelebihan Muatan (*Over Loading*)

Kelebihan muatan terjadi ketika muatan yang diangkut melebihi beban gandar yang diizinkan dan/atau berat kotor kendaraan maksimum yang diizinkan. Pelanggaran ini dapat dihukum berdasarkan Pasal 307 KUHP. Di sini juga, hukuman penjara hingga satu tahun atau denda hingga 24.000.000 rupiah dimungkinkan.⁴

Konsekuensi utama dari praktik ODOL dapat dibagi menjadi tiga area utama:

- a. Kerusakan infrastruktur jalan: Kendaraan dengan muatan berlebih melebihi beban gandar yang dirancang untuk jalan, menyebabkan keausan yang dipercepat pada jalan, jembatan, dan struktur lainnya. Akibatnya, negara menanggung peningkatan dan biaya pemeliharaan dan perbaikan yang berulang, yang menambah beban keuangan publik.

³ Lihat Ketentuan Pasal 227 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴ Lihat Ketentuan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- b. Penurunan keselamatan jalan: Kendaraan yang kelebihan muatan lebih sulit dikendalikan, memiliki jarak pengereman yang lebih panjang, dan lebih rentan terhadap kerusakan teknis seperti kegagalan ban atau rem. Hal ini secara signifikan meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas yang serius dan fatal bagi semua orang yang terlibat dalam lalu lintas jalan.
- c. Distorsi persaingan: Penerapan ODOL memberikan keuntungan ekonomi yang tidak adil kepada perusahaan tertentu dengan memungkinkan mereka menghemat biaya tanpa mematuhi peraturan yang berlaku. Hal ini merugikan penyedia yang taat hukum dan merusak persaingan yang adil dan berkelanjutan di sektor logistik.⁵

Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah telah memperkenalkan sejumlah peraturan ketat, termasuk rencana penerapan kebijakan nol toleransi untuk kendaraan dengan dimensi berlebihan (ODOL). Namun, kesulitan signifikan masih tetap ada dalam pengendalian dan penegakan peraturan ini secara praktis. Status ODOL dapat berlaku untuk berbagai jenis truk dan pikap, dari bak terbuka hingga bak penampung, dengan dimensi dan batas muatan yang diizinkan bervariasi tergantung pada jenis kendaraan.

Dinas Perhubungan memantau kendaraan ODOL bekerja sama dengan kepolisian. Petugas kepolisian berperan sebagai pendukung, karena pegawai Petugas Perhubungan Kota Pasuruan tidak berwenang untuk mengeluarkan denda secara independen maupun diizinkan untuk melakukan pemeriksaan lapangan tanpa pengawasan polisi. Pengenaan denda sepenuhnya menjadi tanggung jawab kepolisian. Lalu lintas dan transportasi jalan, sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, harus dirancang untuk memastikan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran arus lalu lintas sekaligus mendukung pembangunan ekonomi. Mengingat beragamnya jenis kendaraan di Indonesia, kendaraan-kendaraan ini diklasifikasikan ke dalam berbagai kategori. Dalam transportasi barang, kendaraan yang diizinkan menggunakan jalan tertentu tunduk pada berat maksimum tertentu dalam bentuk *Gross Vehicle Weight Rating* (JBI) dan *Gross Vehicle Combination Weight Rating* (JBKI), termasuk trailer. Batas GVWR dan GVWR masing-masing ditentukan oleh konfigurasi gandar kendaraan dan klasifikasi jalan tertentu.

⁵ Gunawan Widjaja and Cahyo Eko Prasetyo, "Penerapan Sanksi Terhadap Pelanggaran Aturan *Over Dimensi Over Load* (Odol) Dalam Perspektif Hukum Bisnis: Studi Kasus Terhadap Penegakan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," *Jurnal Tana Mana* 5, no. 1 (2024), <https://ojs.staialfurqan.ac.id/jtm/article/view/498>.

Tabel 1
Gross Vehicle Weight Rating (JBI)⁶

Konfigurasi Sumbu	Jumlah Sumbu	Jenis	JBI Kelas II	JBI Kelas III
1 – 1	2	Truk Engkel	12 ton	12 ton
1 – 2	2	Truk Besar	16 ton	14 ton
1 – 2.2	3	Truk Tronton	22 ton	20 ton
1.1 – 2.2	4	Truk 4 Sumbu	30 ton	26 ton
1 – 2 – 2.2	4	Trailer Engkel	34 ton	28 ton
1 – 2.2 – 2.2	5	Trailer Tronton	40 ton	32 ton
1 – 2.2 – 2.2.2	6	Trailer Tronton	43 ton	40 ton

Sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/Jumlah_berat_yang_diizinkan diakses pada tanggal 15 Desember 2025

Karena volume logistik dan transportasi barang yang tinggi, wilayah ini sangat rentan terhadap kendaraan yang kelebihan muatan dan berukuran besar (ODOL). Kehadiran truk-truk tersebut di jalan-jalan Kota Pasuruan, baik di jalan dalam kota maupun jalan kabupaten, tidak hanya mempercepat kerusakan infrastruktur jalan tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Situasi ini menghadirkan tantangan signifikan bagi pemerintah Kota Pasuruan, khususnya Dinas Perhubungan, yang bertanggung jawab atas manajemen lalu lintas lokal.

Untuk memastikan keselamatan jalan bagi kendaraan barang, Dinas Perhubungan memastikan bahwa semua kendaraan memiliki sertifikat inspeksi (kartu inspeksi) yang berlaku, yang berfungsi sebagai bukti kelayakan teknis dan operasionalnya. Lebih lanjut, dinas tersebut telah melakukan berbagai kampanye informasi dan kesadaran bagi perusahaan transportasi, pemilik kendaraan, dan pengemudi mengenai kelebihan muatan dan dimensi yang berlebihan. Pelanggaran pertama terhadap peraturan ODOL umumnya hanya berupa peringatan, sedangkan pelanggaran berulang akan dikenakan sanksi berdasarkan Pasal 277 dan 307 Undang-Undang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan. Namun, memastikan transportasi barang yang aman tidak hanya terbatas pada penegakan peraturan lalu lintas yang ada, tetapi juga mencakup langkah-langkah hulu dan hilir. Ini termasuk meningkatkan kesadaran di antara perusahaan transportasi, mengatasi kekurangan dalam penegakan hukum di titik-titik kritis tertentu, dan kebutuhan akan pendekatan inovatif serta koordinasi yang lebih kuat antara sektor-sektor yang terlibat.

⁶ https://id.wikipedia.org/wiki/Jumlah_berat_yang_diizinkan diakses pada tanggal 15 Desember 2025

Adapun permasalahan yang dibahas pada penelitian ini, yaitu 1). Bagaimana efektivitas Dinas Perhubungan Kota Pasuruan dalam menangani pelanggaran lalu lintas angkutan barang yang melebihi batas muatan? 2). Kendala dan upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pasuruan dalam menangani pelanggaran lalu lintas oleh angkutan barang yang melebihi batas muatan?

Dengan latar belakang ini, studi ini sangat penting, karena bertujuan untuk memeriksa dan mengevaluasi efektivitas langkah-langkah yang diambil oleh Dinas Perhubungan Kota Pasuruan untuk menindak pelanggaran lalu lintas terkait dengan melebihi batas muatan yang diizinkan. Temuan ini dimaksudkan untuk memberikan analisis objektif tentang tantangan dan hambatan yang ada dan, pada saat yang sama, menawarkan rekomendasi yang beralasan untuk meningkatkan penegakan hukum di Pasuruan.

METODE

Studi ini menggunakan pendekatan penelitian yuridis-empiris untuk menganalisis efektivitas penegakan hukum, serta tantangan dan upaya yang ada dari Dinas Perhubungan Kota Pasuruan dalam menangani kendaraan yang kelebihan muatan dan berukuran besar. Data dikumpulkan melalui wawancara langsung dengan pemangku kepentingan terkait, termasuk kepala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, yang juga menjabat sebagai penyidik negara; kepala bidang angkutan; kepala Unit Pelaksana Teknis Kendaraan dan Pekerjaan Umum (UPT PKB); dan pengemudi yang telah mendapat perhatian pihak berwenang karena pelanggaran peraturan kelebihan muatan dan berukuran besar. Studi ini juga mengacu pada berbagai kerangka hukum, termasuk Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, beberapa peraturan pemerintah terkait tentang kendaraan dan lalu lintas jalan, dan sejumlah peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur, antara lain, penimbangan kendaraan, persetujuan tipe, operasi transportasi barang, dan pemantauan pengamanan muatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Efektivitas Dinas Perhubungan Kota Pasuruan Dalam Menangani Pelanggaran Lalu Lintas Angkutan Barang Yang Melebihi Batas Muatan

Penegakan hukum yang konsisten terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan yang kelebihan muatan sangat penting untuk memastikan keselamatan publik dan kenyamanan berkendara, serta untuk pelestarian infrastruktur

transportasi dalam jangka panjang. Namun, dalam praktiknya, penegakan hukum seringkali menghadapi berbagai kendala. Pengawasan yang tidak memadai, keterbatasan personel dan sumber daya keuangan, serta praktik korupsi dapat secara signifikan mengurangi efektivitas peraturan yang ada. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan yang lebih holistik, termasuk pemantauan yang lebih intensif, penggunaan alat-alat teknis modern, dan peningkatan kesadaran serta kepatuhan di antara para pemangku kepentingan di sektor ekonomi dan transportasi. Relevansi penuntutan terhadap pengemudi truk yang kelebihan muatan tidak terbatas pada masalah teknis atau administratif, tetapi terutama terlihat dari dampaknya yang berkelanjutan terhadap keselamatan jalan dan ketahanan infrastruktur.

Masalah kelebihan muatan dan ukuran kendaraan (ODOL) diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Peraturan ini memuat ketentuan untuk transportasi jalan dan barang yang mencakup tindakan pencegahan dan hukuman, dengan mempertimbangkan perubahan yang diakibatkan oleh kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang pesat. Pada saat yang sama, jelas bahwa peraturan yang ada dan implementasinya masih memiliki kekurangan, sehingga perlu diperkenalkannya ketentuan tambahan untuk menutup celah peraturan yang ada dan mengatasi perkembangan terkini secara memadai. UU ini bertujuan untuk melindungi berbagai kepentingan, termasuk keselamatan publik, pemeliharaan infrastruktur transportasi, keberlanjutan lingkungan, dan kepentingan ekonomi pengguna dan penyedia jasa transportasi. Terlepas dari kerangka hukum ini, banyak pelanggaran terus terjadi dalam transportasi barang, khususnya dalam bentuk melebihi dimensi kendaraan yang diizinkan, dimensi muatan, dan kapasitas muat maksimum.⁷

Namun, dalam praktiknya, banyak perusahaan terus mengabaikan peraturan mengenai muatan maksimum yang diperbolehkan. Melebihi kapasitas muat yang diizinkan merupakan salah satu masalah utama dalam transportasi barang di Indonesia. *Vehicle Over Dimension* merujuk pada situasi di mana dimensi kendaraan menyimpang dari spesifikasi teknis pabrikan dan persyaratan hukum, sedangkan *Overload* terjadi ketika berat yang diangkut melebihi batas maksimum yang ditetapkan. Bagian berikut menyajikan hasil inspeksi dan pelanggaran yang terdeteksi di stasiun timbang truk di Kota Pasuruan, yang menggambarkan kondisi pemantauan saat ini.

⁷ Wawancara bersama Andriyanto S.SiT.MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan merangkap Penyidik Pegawai Negeri Sipil, 8 Januari 2026.

Tabel 2
Jumlah dan Jenis Pelanggaran yang Terjaring
Pada Tahun 2021, 2022, 2023, 2024, 2025

No.	Jenis Pelanggaran	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Membuat, merakit atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri tidak memenuhi kewajiban uji tipe (<i>Over Dimension</i>)	25 kasus	42 Kasus	-	23 Kasus	33 Kasus
2.	Tidak memenuhi persyaratan teknis (kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu petunjuk, arah, alat pantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, kedalaman alur, ban, lampu mundur, lampu	19 Kasus	28 Kasus	15 Kasus	21 Kasus	19 Kasus

	tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, kaca depan spakbor, bumper penggandengan, penempelan atau penghapus kaca) - (<i>Over Dimension</i>)					
3.	Tidak memenuhi persyaratan laik jalan (<i>Over Dimension Over Loading</i>)	18 Kasus	25 Kasus	10 Kasus	19 Kasus	15 Kasus
4.	Mengemudi kendaraan bermotor di jalan melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan alat pemberi isyarat lalu lintas. (<i>Over Dimension Over Loading</i>)	20 Kasus	28 Kasus	16 Kasus	22 Kasus	29 Kasus
5.	Tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji	8 Kasus	19 Kasus	13 Kasus	11 Kasus	12 Kasus

	berkala (<i>Over Dimension Over Loading</i>)					
6.	Angkutan barang tidak sesuai kelas jalan (<i>Over Dimension Over Loading</i>)	19 Kasus	22 Kasus	18 Kasus	11 Kasus	14 Kasus
7.	Angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan (<i>Over Loading</i>)	24 Kasus	21 Kasus	20 Kasus	18 Kasus	19 Kasus

Sumber : Data Pelanggaran Dinas Perhubungan Kota Pasuruan 2025.⁸

Data yang tersedia jelas menunjukkan bahwa tingkat pelanggaran tetap tinggi meskipun ada sistem penimbangan dan mekanisme kontrol yang telah ditetapkan, yang menunjukkan bahwa struktur pemantauan belum optimal. Oleh karena itu, pendekatan terkoordinasi oleh semua pemangku kepentingan diperlukan, mulai dari produksi barang hingga proses pemuatan dan transportasi hingga distribusi melalui jalan raya, untuk mengurangi terjadinya pelanggaran ODOL secara berkelanjutan, sistematis, dan transparan.⁹

Berdasarkan data pelanggaran yang tercantum dalam Tabel 2, dapat diamati bahwa sanksi hukum sebagian besar ditujukan kepada pengemudi dan kurang ditujukan kepada pemilik kendaraan atau orang yang memberi instruksi kepada pengemudi untuk melakukan perjalanan. Meskipun baik Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP lama) memuat ketentuan mengenai pelanggaran mengemudi tertentu, dalam praktiknya, terutama pengemudi yang dituntut. Pada prinsipnya, pemilik kendaraan dapat dimintai pertanggungjawaban selain pengemudi, dan tanggung jawab juga dapat meluas ke pihak lain yang terlibat, seperti pemilik barang yang

⁸ Tim Penyusun Renja Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, Rencana Kerja 2026 (Pasuruan: Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, 2025).

⁹ Antono, L. (2022). Implementasi kebijakan odol dalam upaya meningkatkan sistem pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang. *Humantech: Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, 1(11), 1720-1729. <https://doi.org/10.32670/ht.v1i11.2315>.

diangkut. Namun, dalam praktiknya, hanya pengemudi truk yang biasanya dianggap bertanggung jawab, karena peraturan dan praktik umum saat ini menugaskan mereka tanggung jawab utama. Lebih lanjut, saat ini masih kurang kepastian hukum yang jelas mengenai tindakan terhadap pemilik kendaraan dan pemilik kargo ketika kendaraan dikemudikan oleh pengemudi truk atas instruksi mereka.¹⁰ Keterlibatan pelaku usaha bertujuan untuk menciptakan kejelasan hukum, mendorong lingkungan bisnis yang adil dan stabil, serta memperkuat rasa tanggung jawab para pelaku tersebut.¹¹

Perubahan atau manipulasi dalam angkutan barang yang dilakukan oleh perusahaan merupakan tindak pidana dan menimbulkan tanggung jawab negara, baik dalam bentuk kerugian finansial akibat pajak yang dihindari atau tidak dibayar maupun melalui peningkatan risiko kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh praktik pengangkutan yang tidak tepat. Berbagai ketentuan hukum berlaku bagi perusahaan dalam hal ini. Ini termasuk, antara lain, Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, yang bertujuan untuk mencegah monopoli dan persaingan tidak sehat serta menetapkan hak dan kewajiban perusahaan untuk menghindari konsentrasi kekuatan ekonomi di tangan kelompok atau individu tertentu. Lebih lanjut, Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur tanggung jawab perusahaan terhadap konsumen dan mewajibkan mereka untuk melindungi kepentingan dan hak konsumen dalam menjalankan kegiatan usaha mereka.

Selain itu, kewajiban pelaku usaha, yang dalam konteks ini mencakup baik perorangan maupun badan hukum di sektor transportasi, tidak hanya diatur dalam dua undang-undang yang disebutkan di atas, tetapi juga secara eksplisit diatur dalam peraturan lalu lintas. Secara khusus, Pasal 277 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan memuat ketentuan rinci mengenai tanggung jawab dan kewajiban perusahaan dan pelaku yang beroperasi di sektor transportasi.

Dalam konteks ODOL, masalah ini diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Barang (UU PPJ), khususnya melalui Pasal 277 dan 307. Mengutip Pasal 277 yang menetapkan bahwa siapa pun yang mengimpor kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan ke wilayah Republik Indonesia, atau yang memproduksi, merakit, atau memodifikasi struktur

¹⁰ Wawancara bersama Zainul Ikhwan ST.MM selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, 8 Januari 2026.

¹¹ Ibid.

kendaraan sedemikian rupa sehingga mengubah jenis yang disetujui, akan dikenakan tanggung jawab pidana. Pasal 307, di sisi lain, mengatur sanksi bagi pengemudi kendaraan bermotor yang digunakan dalam angkutan barang umum yang melanggar peraturan mengenai prosedur pemuatan, muatan yang diperbolehkan, dan dimensi kendaraan sebagaimana diatur dalam Pasal 169 ayat (1). Pelanggaran tersebut dapat dihukum dengan penjara hingga dua bulan atau denda hingga 500.000 rupiah.¹²

Selain ketentuan Pasal 315 Undang-Undang LLAJ, dalam kasus ODOL juga terdapat kemungkinan untuk mempertimbangkan orang lain yang terlibat sebagai tersangka. Lebih lanjut, KUHP lama memuat ketentuan mengenai partisipasi dalam tindak pidana, sebagaimana diatur dalam Pasal 55 KUHP sebagai berikut:

1. Dipidana sebagai pelaku tindak pidana:
 - a. Setiap orang yang menyuruh, yang menyuruh melakukan, turut melakukan;
 - b. Mereka yang dengan cara memberikan atau menjanjikan sesuatu, menyalahgunakan kekuasaan atau kedudukan, menggunakan kekerasan, ancaman, atau penipuan, atau menyediakan kesempatan, sarana, atau informasi, dengan sengaja mendorong orang lain untuk melakukan tindak pidana, dapat dikenai hukuman sebagai pelaku tindak pidana tersebut;
 - c. Orang yang menganjurkan.

Menurut Pasal 8 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan, angkutan barang komersial tunduk pada persyaratan teknis tertentu. Misalnya, tinggi muatan tidak boleh melebihi batas maksimum 4,2 meter di atas lantai, dan lebar kendaraan tidak boleh melebihi 1,7 kali dimensi yang direncanakan. Lebih lanjut, Pasal 316 Ayat 2 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa modifikasi struktural atau perubahan pada peralatan angkutan barang yang tidak sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dianggap sebagai tindak pidana. Namun, dalam praktiknya, pelaku ekonomi sering melakukan perubahan pada spesifikasi teknis kendaraan bermotor, seperti dimensi, tenaga mesin, atau muatan, dengan cara yang tidak sesuai dengan persyaratan hukum yang berlaku. Meskipun modifikasi tersebut dapat memberikan keuntungan ekonomi bagi pemilik kendaraan, hal itu sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan dengan demikian menimbulkan risiko keselamatan yang signifikan.

¹² Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Barang

Penegakan peraturan ODOL di wilayah hukum Kota Pasuruan belum sepenuhnya efektif. Komponen kunci dari mekanisme pengendalian dan pengawasan adalah kerja sama antara Kepolisian Daerah dan Dinas Perhubungan Kota. Namun, kelemahan yang ada terlihat jelas dalam peraturan yang mengatur proses pengawasan ini, sehingga menghambat efektivitas penegakan hukum.¹³ Petugas lapangan Dinas Perhubungan menghadapi berbagai kendala, termasuk kebutuhan untuk mendapatkan izin polisi sebelum melakukan pemeriksaan dan keterbatasan dana untuk menutupi biaya operasional. Penegakan peraturan ODOL yang efektif membutuhkan anggaran khusus. Akibatnya, pemeriksaan menjadi terbatas, terutama ketika dana kurang atau tidak mencukupi. Dalam praktiknya, ketika pelanggaran terdeteksi, otoritas seringkali hanya berwenang untuk mengeluarkan peringatan. Lebih lanjut, kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang harus memiliki sertifikat inspeksi kendaraan yang lengkap dan valid, yang berfungsi sebagai bukti kelayakan jalan. Dinas Perhubungan juga telah menyelenggarakan beberapa kampanye kesadaran dan informasi mengenai ODOL untuk bisnis, pemilik kendaraan, dan pengemudi.¹⁴

Pengawasan dilakukan, antara lain, melalui langkah-langkah untuk mencegah kelebihan muatan truk dan dengan memastikan bahwa kendaraan mematuhi peraturan yang berlaku. Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan, Kementerian Perhubungan bertanggung jawab untuk mengembangkan sistem manajemen lalu lintas. Kementerian Perhubungan juga bertugas memantau truk yang kelebihan muatan dan menegakkan ketentuan UU LLAJ. Menurut PM 134/2015, ayat 3, UPPKB berkewajiban untuk melaksanakan tugasnya melalui inspeksi, langkah-langkah pengawasan, dan pencatatan sistematis semua aspek pemuatan barang. Ini termasuk, khususnya, memeriksa dimensi dan status muatan kendaraan angkutan barang, memastikan kepatuhan terhadap persyaratan teknis keselamatan jalan, memverifikasi dokumen transportasi, dan mengidentifikasi kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa.¹⁵

Berdasarkan peraturan perundang-undangan saat ini, hanya polisi yang berwenang untuk mengenakan denda, sedangkan Kementerian Perhubungan tidak diperbolehkan untuk mengeluarkan surat tilang. Meskipun demikian, Kementerian Perhubungan memainkan peran penting dalam menuntut

¹³ Wawancara bersama Zainul Ikhwan ST.MM selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, 8 Januari 2026.

¹⁴ Wawancara bersama Andriyanto S.SiT.MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan merangkap sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil, 8 Januari 2026.

¹⁵ Wawancara bersama Kisman Harianto SH selaku Kepala Plt, KUPT PKB, 8 Januari 2026.

pelanggaran terkait truk yang kelebihan muatan, khususnya melalui penerapan langkah-langkah pemantauan dan pengendalian sebagai bagian dari penegakan lalu lintas di jalan-jalan utama. Selain menjaga ketertiban umum, negara yang diperintah oleh supremasi hukum berkewajiban untuk menjamin kejelasan hukum dan keadilan. Sesuai dengan mandatnya, Kementerian Perhubungan diharuskan untuk bertindak cepat guna memastikan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terlibat, termasuk perusahaan, perusahaan pengiriman barang, operator truk, dan individu. Truk pengangkut barang tunduk pada inspeksi kendaraan secara berkala, di mana badan-badan yang berwenang dapat mengambil tindakan seperti penghentian, penahanan sementara, dan investigasi, termasuk penyusunan berkas investigasi dan pengirimannya ke pengadilan yang berwenang.¹⁶

Pelanggaran lalu lintas merupakan ekspresi dari perilaku lalai dan termasuk dalam lingkup hukum pidana lalu lintas, khususnya dalam transportasi barang melalui darat. Tindakan tersebut merupakan pelanggaran nyata terhadap Pasal 307 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun, KUHP lama tidak memuat definisi eksplisit tentang pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran administratif berbeda dari pelanggaran pidana terutama dalam sifat dan tingkat keparahan sanksi, yang umumnya kurang berat. Dalam konteks ini, pelanggaran administratif merujuk pada tindakan yang hanya diklasifikasikan sebagai melanggar hukum setelah peraturan perundang-undangan diberlakukan.

UU LLAJ memberikan dasar hukum yang kuat untuk menjatuhkan sanksi kepada perusahaan yang melanggar peraturan lalu lintas. UU ini menawarkan kerangka hukum yang jelas bagi lembaga penegak hukum untuk menuntut pelanggaran tersebut. Atas dasar ini, pemerintah dan lembaga terkait memiliki legitimasi yang jelas untuk menegakkan sanksi terhadap perusahaan yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Hal ini menciptakan kepastian hukum bagi semua pihak yang terlibat, termasuk perusahaan, pengemudi, dan masyarakat umum sekaligus mendorong lalu lintas jalan yang aman dan tertib. Landasan hukum yang andal dari UU LLAJ dengan demikian merupakan instrumen kunci untuk menegakkan peraturan ODOL dan memastikan keselamatan serta keberlanjutan seluruh sistem transportasi.

¹⁶ Opcit.

2. Kendala dan Upaya yang Dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pasuruan dalam Menangani Pelanggaran Lalu Lintas oleh Angkutan Barang yang Melebihi Batas Muatan

Bentuk pemantauan terintegrasi semakin penting untuk memastikan pemahaman yang seragam tentang dimensi kendaraan, batas muatan yang diizinkan, prosedur inspeksi, mekanisme pelaporan pelanggaran, dan penegakan sanksi yang efektif. Pemantauan kendaraan angkutan barang di berbagai jalur transportasi nasional membutuhkan kerja sama dari berbagai aktor, masing-masing dengan tanggung jawab dan kewenangan yang berbeda. Sementara Polri bertanggung jawab atas penegakan hukum, Kementerian Perhubungan dan Dinas Perhubungan menangani tugas pengawasan regulasi dan teknis, dengan perusahaan transportasi dan asosiasi mereka bertindak sebagai pihak yang dipantau.

Dalam praktiknya, keterbatasan personel dan sumber daya teknis, peralatan pengukuran yang tidak memadai, dan kekurangan dalam komunikasi antarlembaga seringkali menyebabkan kesenjangan dalam pemantauan. Dengan latar belakang ini, ada kebutuhan mendesak akan sistem manajemen yang secara efektif dan terkoordinasi menghubungkan berbagai fungsi lembaga yang berpartisipasi. Integrasi tersebut sangat penting karena setiap badan yang berpartisipasi, termasuk Kementerian Perhubungan, kepolisian, dan pemerintah daerah, memiliki mandat dan sumber daya masing-masing. Kurangnya koordinasi yang erat meningkatkan risiko peraturan yang saling bertentangan dan penegakan hukum yang lemah. Dengan latar belakang tersebut, bagian berikut menguraikan kendala yang ada dan langkah-langkah yang diambil oleh Dinas Perhubungan Kota Pasuruan untuk memerangi pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan ODOL.

1. Kendala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan Dalam Menangani Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Angkutan Barang Yang Melebihi Batas Muatan

Kawasan Kota Pasuruan membutuhkan kerja sama erat antarlembaga terkait, karena masing-masing memiliki tugas, wewenang, dan tanggung jawab yang berbeda. Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) bertanggung jawab untuk menegakkan peraturan lalu lintas, sedangkan Kementerian Perhubungan dan Dinas Perhubungan bertindak sebagai badan pengawas dan penasihat teknis. Perusahaan pengiriman barang, penyedia logistik, dan asosiasi industri terkait tunduk pada pengawasan ini dan wajib mematuhi

peraturan yang berlaku mengenai dimensi kendaraan dan batas muatan yang diizinkan.¹⁷

Struktur lembaga negara yang terdesentralisasi di Indonesia menyebabkan pendekatan yang terfragmentasi terhadap pemantauan lalu lintas barang, karena setiap lembaga beroperasi dalam lingkup sektornya masing-masing. Misalnya, Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) berfokus pada penegakan peraturan lalu lintas jalan, sementara Kementerian Perhubungan terutama bertanggung jawab untuk mengembangkan peraturan dan mengoperasikan fasilitas teknis seperti timbangan kendaraan. Pemerintah daerah, pada gilirannya, menjalankan fungsi kontrol dan pengawasan di wilayah administratif masing-masing.¹⁸ Prioritas kelembagaan yang berbeda ini telah mengakibatkan tidak adanya sistem terpadu yang menghubungkan hasil pemantauan di berbagai wilayah. Untuk memahami kompleksitas masalah ini, tingginya jumlah pelanggaran kelebihan muatan yang terus-menerus terjadi di berbagai pos pemeriksaan nasional harus dipertimbangkan. Data yang tersedia menunjukkan bahwa kelebihan muatan tetap menjadi salah satu pelanggaran yang paling sering terdeteksi dalam angkutan barang pada tahun 2024. Hal ini menggarisbawahi bahwa program yang dirancang oleh pemerintah pusat dan daerah terus menghadapi tantangan yang signifikan, baik dalam hal kepatuhan oleh perusahaan transportasi maupun koordinasi yang efektif antara otoritas pengawas dan penegak hukum yang relevan.¹⁹

Ketidakseimbangan antara kapasitas pemantauan yang tersedia dan jumlah kendaraan yang beroperasi menyebabkan penegakan tindakan terhadap kendaraan yang beroperasi melanggar peraturan masih jauh dari target tujuan nasional.²⁰ Permasalahan ini menjadi semakin kompleks karena pemantauan ODOL tidak hanya terbatas pada pengecekan dimensi kendaraan dan berat muatan, tetapi juga mencakup aspek manajemen data, kerja sama

¹⁷ Suherman, M. (2019). Peran Dan Fungsi Kepolisian Dalam Undang-Undang Ri No 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas Dan Angkutan Jalan (Studi Kasus Polres Kpta Palopo), Skripsi, Institut Agama Islam Negeri Palopo.

¹⁸ Wawancara bersama Andriyanto S.SiT.MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan merangkap sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil, 8 Januari 2026.

¹⁹ Daulay, R. F. N. (2024). Akibat Hukum Peralihan Kewenangan Pengawasan Muatan Lebih Dari Pemerintah Provinsi Sumatera Utara Ke Kementerian Perhubungan: Studi Kasus Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah II Provinsi Sumatera Utara. *Grondwet*, 3(1), 338-363. <https://doi.org/10.61863/gr.v3i1.36>.

²⁰ Pratama, S. C. A., & Ilyanawati, R. Y. A. (2024). Upaya Penegakkan Hukum Terhadap Pengendara Angkutan Barang Over Loading Menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Polres Bogor. *Karimah Tauhid*, 3(8), 9538-9552. <https://doi.org/10.30997/karimahtauhid.v3i8.15131>.

antar otoritas terkait, serta transparansi dan kejelasan konsekuensi hukum.²¹ Jika hasil penimbangan kendaraan tidak secara langsung dikaitkan dengan sanksi yang jelas, operator cenderung mengulangi pelanggaran, dengan asumsi bahwa pemeriksaan tidak memiliki konsekuensi langsung. Selain itu, otoritas regional seringkali memiliki peralatan teknis yang terbatas serta personel dan sumber daya keuangan yang terbatas untuk memantau lalu lintas truk antar provinsi secara efektif. Ditambah lagi, kurangnya sistem informasi yang saling terhubung antara pemerintah pusat dan daerah mempersulit proses pemantauan, yang idealnya harus didasarkan pada data terkini dan waktu nyata.²² Situasi lalu lintas merupakan cerminan dari perilaku arus lalu lintas yang sebenarnya. Perilaku arus lalu lintas ini timbul dari interaksi berbagai faktor yang memengaruhi, termasuk tindakan manusia, kondisi dan jenis kendaraan, keadaan infrastruktur jalan, kondisi alam, dan faktor lingkungan lainnya.²³

Beberapa faktor berkontribusi terhadap kecenderungan pengguna jalan di wilayah kota Pasuruan untuk melebihi beban maksimum yang diizinkan, antara lain:

1) Faktor Ekonomi

Motif ekonomi adalah salah satu alasan utama mengapa pengemudi truk memuat barang secara berlebihan. Dengan meningkatnya volume barang yang diangkut, pendapatan dan efisiensi meningkat, karena biaya operasional per perjalanan menurun. Namun, pada saat yang sama, risiko bagi pengemudi meningkat secara signifikan. Dari perspektif ekonomi, banyak pengemudi merasa tertekan untuk memuat barang secara berlebihan. Seperti yang dijelaskan oleh seorang pengemudi truk dalam sebuah wawancara, melebihi muatan maksimum yang diizinkan pada kendaraan L300 terutama bertujuan untuk mendapatkan penghasilan yang lebih tinggi. Volume muatan yang lebih besar berarti penghasilan yang lebih tinggi baginya. Meskipun menyadari potensi bahaya di jalan, seperti kerusakan ban, kerusakan poros, atau bahkan kendaraan terbalik, pengemudi menerima risiko ini karena alasan finansial.²⁴

²¹ Widjaja, G., & Prasetyo, C. E. (2024). Penerapan Sanksi terhadap Pelanggaran Aturan Over Dimensi Over Load (Odol) dalam Perspektif Hukum Bisnis: Studi Kasus Terhadap Penegakan Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Tana Mana*, 5(1), 133-140. <https://doi.org/10.33648/jtm.v5i1.498>.

²² Wawancara bersama Kisman Harianto SH selaku Plt. KaUPT PKB Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, 8 Januari 2026.

²³ Op. Cit, Soerjono Soekanto,(1983) hal, 8.

²⁴ Wawancara bersama Supriyadi selaku Supir Elf, 13 Januari 2026.

Penggunaan kendaraan yang kelebihan muatan menyebabkan kerusakan pada banyak jalan yang tidak sebanding dengan pendapatan pajak pemerintah yang dihasilkan untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan. Kerusakan jalan akibat kelebihan muatan menimbulkan biaya perbaikan dan pemeliharaan yang tinggi. Pelanggaran ini seringkali didorong oleh motif ekonomi. Dengan latar belakang ini, diharapkan masyarakat, termasuk pemilik kendaraan pribadi, bisnis, dan koperasi, akan mematuhi peraturan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan bertanggung jawab atas penggunaan infrastruktur jalan.

2) Faktor Budaya

Budaya berkembang dari perilaku yang secara teratur dipraktikkan dalam suatu komunitas dalam jangka waktu yang lama. Meskipun kebiasaan yang bermanfaat harus dilestarikan, perlu untuk mengubah praktik yang merugikan. Budaya mewakili tradisi yang sangat mengakar yang tercermin dalam tindakan sehari-hari. Khususnya di sepanjang Jalan Pantura, banyak pengemudi telah mengembangkan kebiasaan memuat kendaraan mereka melebihi batas muatan yang diizinkan tanpa memperhatikan keselamatan. Bagi sejumlah besar pengemudi, memuat barang secara berlebihan telah menjadi kebiasaan. Terlepas dari kesadaran akan risiko dan bahaya yang terkait bagi diri mereka sendiri dan pengguna jalan lainnya, perilaku ini terus berlanjut.²⁵

3) Faktor Penegak Hukum

Istilah “penegak hukum” memiliki makna yang luas dan umumnya mencakup semua orang dan lembaga yang secara langsung atau tidak langsung terlibat dalam penegakan hukum pidana. Namun, dalam karya ini, istilah tersebut didefinisikan lebih sempit dan secara eksklusif merujuk pada individu atau kelompok yang secara langsung dipercayakan dengan pelaksanaan proses pidana, dengan fokus semata-mata pada pelaksanaan proses tersebut (*law enforcement*).²⁶

4) Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk menjaga ketertiban dan perdamaian sosial. Individu dan kelompok sosial menunjukkan tingkat kesadaran hukum yang berbeda-beda, artinya masalah yang muncul bergantung pada tingkat ketaatan hukum masing-masing, baik tinggi, sedang, atau rendah. Sejauh mana penduduk mematuhi persyaratan hukum dengan demikian berfungsi sebagai ukuran efektivitas penegakan hukum.

²⁵ Wawancara bersama Supriyadi selaku Supir Elf, 13 Januari 2026.

²⁶ Ibid, hal, 8

2. Upaya yang Dilakukan Oleh Dinas Perhubungan Kota Pasuruan Dalam Menangani Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Angkutan Barang Yang Melebihi Batas Muatan

Salah satu tantangan terbesar terletak pada kurangnya kerja sama antara Kepolisian Republik Indonesia dan Dinas Perhubungan daerah dalam menegakkan peraturan tentang kendaraan yang kelebihan muatan. Oleh karena itu, pendekatan tata kelola kooperatif dalam pemantauan transportasi barang sangat penting untuk mengatasi fragmentasi kelembagaan dan meningkatkan efektivitas pengawasan. Pendekatan tersebut membutuhkan pembagian tanggung jawab yang jelas antara badan pengatur, lembaga penegak hukum, perusahaan transportasi, dan masyarakat sipil sebagai aktor pemantauan aktif. Implementasi model kooperatif ini dapat dicapai melalui forum koordinasi antarlembaga, sistem pelaporan bersama, dan penggunaan data digital yang dapat diakses oleh semua pemangku kepentingan. Pengawasan kolektif juga memungkinkan tindakan korektif yang cepat dan praktis berdasarkan pengamatan di lapangan, bukan hanya berdasarkan laporan administratif.²⁷

Dalam kerangka kebijakan transportasi nasional, manajemen kooperatif bertujuan untuk memperkuat integrasi antara strategi pusat dan regional dalam implementasi program *Zero ODOL*. Pemerintah pusat berperan sebagai otoritas pengatur dan menyediakan sistem pemantauan digital, sementara otoritas regional melaksanakan tugas operasional sesuai dengan kondisi lokal mereka. Kerja sama yang efektif membutuhkan transparansi dalam pertukaran data, standar inspeksi yang seragam, dan koordinasi berkelanjutan melalui pertemuan rutin dari badan-badan yang berpartisipasi. Kerja sama yang ditingkatkan ini dimaksudkan untuk secara bertahap mengurangi jumlah pelanggaran ODOL dan meningkatkan keselamatan dalam transportasi barang. Sistem pemantauan yang terintegrasi dan partisipatif tidak hanya menguntungkan administrasi tetapi juga masyarakat dengan mengurangi kerusakan jalan dan membuat proses logistik lebih efisien. Keberhasilan transportasi barang yang tertib sangat bergantung pada dukungan aktif dari semua pemangku kepentingan untuk program *Zero ODOL*.

Model tata kelola kooperatif memungkinkan kolaborasi terkoordinasi antara otoritas dan pemangku kepentingan terkait melalui pertukaran

²⁷ Wawancara bersama Andriyanto S.SiT.MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan merangkap sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil, 8 Januari 2026.

informasi dan pembentukan forum komunikasi. Misalnya, pembentukan kelompok kerja bersama dengan perwakilan dari kepolisian, otoritas lalu lintas, dan asosiasi transportasi dapat mengoptimalkan pemantauan secara *real-time*. Pendekatan ini membantu menghindari tugas yang berulang dan sekaligus mempercepat waktu respons terhadap pelanggaran lalu lintas.²⁸

Kolaborasi ini membantu menjadikan proses pemantauan dan pelaporan lebih transparan. Perusahaan transportasi yang berpartisipasi dalam forum tersebut memiliki kesempatan untuk berkontribusi dan mempelajari spesifikasi teknis mengenai dimensi kendaraan dan muatan yang diizinkan. Hal ini mendorong pemahaman bersama tentang kepatuhan hukum dan pencegahan pelanggaran. Lebih lanjut, kerja sama ini mendukung penggunaan teknologi pemantauan modern. Mengintegrasikan data dari alat berat, seperti sistem penimbangan dinamis, ke dalam sistem informasi lalu lintas nasional memungkinkan pemantauan kendaraan yang lebih tepat dan komprehensif. Semua pemangku kepentingan dapat menggunakan teknologi ini bersama-sama untuk membuat penegakan peraturan lebih efektif dan adil. Mengingat tantangan saat ini, tata kelola kooperatif sangat penting untuk mengekang proliferasi kendaraan tanpa izin, seperti yang ditekankan oleh Andriyanto, S.SiT, MM sebagai berikut:²⁹

1. Pertukaran informasi secara langsung (face to face dialogue)
2. Membangun kepercayaan (trust building)
3. Komitmen terhadap proses kerja sama (commitment to the collaborative process)
4. Mengembangkan pemahaman bersama (shared understanding)
5. Mencapai hasil sementara (intermediate outcomes)

Meskipun tujuan utama untuk sepenuhnya mencegah kecelakaan kerja belum tercapai, keberhasilan ini menggambarkan dampak positif dari sinergi yang muncul. Lebih lanjut, pembentukan jaringan komunikasi antarlembaga dan forum koordinasi regional sebagai hasil sementara meletakkan dasar untuk kerja sama jangka panjang. Keberhasilan awal ini signifikan karena secara empiris menunjukkan bahwa tata kelola kolaboratif dapat menghasilkan perubahan perilaku, meningkatkan sistem pemantauan, dan

²⁸ Wawancara bersama Andriyanto S.SiT.MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan merangkap sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil, 8 Januari 2026.

²⁹ Wawancara bersama Andriyanto S.SiT.MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan merangkap sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil, 8 Januari 2026.

memperkuat kepercayaan publik terhadap efektivitas program pencegahan kecelakaan

KESIMPULAN

Penegakan peraturan terhadap pengemudi kendaraan yang kelebihan muatan dan berukuran besar (ODOL) dalam transportasi barang merupakan faktor kunci untuk keselamatan jalan dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Untuk mencapai hasil yang optimal, berbagai strategi, seperti pemeriksaan rutin, penggunaan teknologi modern, pengenaan sanksi, dan kampanye kesadaran, harus diimplementasikan secara sinergis. Langkah-langkah ini didasarkan pada ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 277, 307, dan 315, yang mengatur sanksi dan tanggung jawab. Pemantauan yang efektif terhadap tindakan penegakan hukum, terutama oleh polisi lalu lintas dan Dinas Perhubungan, sangat penting untuk meningkatkan kualitas layanan, menginformasikan masyarakat, pengemudi, dan bisnis, serta mempromosikan budaya jalan yang positif. Keberhasilan program ODOL sangat bergantung pada kerja sama antarlembaga yang efektif. Tanpa koordinasi yang jelas antara Kementerian Perhubungan, kepolisian, dan pemerintah daerah, penegakan hukum seringkali tidak lengkap dan tidak terkoordinasi, sehingga mengakibatkan tingginya jumlah pelanggaran peraturan mengenai dimensi dan muatan kendaraan dalam transportasi barang.

Di wilayah hukum Dinas Perhubungan Kota Pasuruan, penanggulangan kendaraan yang kelebihan muatan semakin diperumit oleh pengawasan yang terfragmentasi. Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) bertanggung jawab utama atas penegakan hukum, sementara Kementerian Perhubungan dan Dinas Perhubungan kota menangani pengawasan regulasi dan teknis. Perusahaan transportasi dan asosiasi mereka adalah entitas yang dipantau. Keterbatasan sumber daya, kurangnya alat ukur, dan kurangnya komunikasi antar otoritas seringkali menyebabkan kesenjangan dalam penegakan hukum. Berbagai faktor (ekonomi, budaya, hukum, dan sosial) juga berkontribusi pada praktik kelebihan muatan yang terus berlanjut oleh pelanggar lalu lintas.

Salah satu langkah kunci untuk mengatasi masalah ini adalah penerapan konsep tata kelola kolaboratif. Model strategis ini bertujuan untuk mengkoordinasikan berbagai kepentingan pemangku kepentingan melalui mekanisme dialog, pembagian peran yang jelas, dan berbagi data yang transparan. Kerja sama antar lembaga ini meningkatkan kesadaran perusahaan akan keselamatan jalan dan meningkatkan efektivitas kebijakan nasional *Zero ODOL* dalam kerangka reformasi logistik. Kerja sama antara pemerintah, lembaga penegak hukum, perusahaan transportasi, dan asosiasi bisnis membuat proses pengawasan lebih efisien, transparan, dan berbasis fakta. Penetapan peran yang jelas, integrasi sistem informasi, dan komitmen bersama

memungkinkan pemantauan lalu lintas barang di Kota Pasuruan terstruktur sedemikian rupa sehingga menjamin transportasi yang aman, efisien, dan berkelanjutan, sejalan dengan tujuan program *Zero ODOL*.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- S. R. Hartono, Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat, Seksi Hukum Dagang FH UNDIP, Semarang, 1999.
- R. Kamaluddin, Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003.
- P. M. Marzuki, Penelitian Hukum, Edisi Revisi, Kencana, Jakarta, 2017.
- S. Mertokusumo, Mengenal Hukum, Liberty, Yogyakarta, 1999.
- Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, PT. Citra Aditya, Bandung, 2008.
- S. Soekanto, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, 1st ed., Rajawali Pers, Jakarta, 2004.
- Subekti, Pokok Pokok Hukum Perdata, PT. Intermasa, Bogor, 2008

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 No. 96, Tambahan Lembaran Negara No. 5025.
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 No. 120, Tambahan Lembaran Negara No. 5317.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 No. 260, Tambahan Lembaran Negara No. 5594.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1296.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1087.

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbang Kendaraan Bermotor di Jalan, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 529.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 646.

Jurnal dan Thesis

- L. Antono, “Implementasi kebijakan ODOL dalam upaya meningkatkan sistem pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang,” *Humantech: Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, vol. 1, no. 11, pp. 1720–1729, 2025, doi: 10.32670/ht.v1i11.2315.
- M. R. L. Armajaya, “Analisis yuridis terhadap penerapan kebijakan zero over-dimension dan over loading (bebas ukuran lebih dan muatan lebih) di Indonesia,” *Sibatik Journal: Jurnal Ilmiah Bidang Sosial, Ekonomi, Budaya, Teknologi, dan Pendidikan*, vol. 1, no. 12, pp. 2719–2738, 2025, doi: 10.54443/sibatik.v1i12.421.
- R. F. N. Daulay, “Akibat Hukum Peralihan Kewenangan Pengawasan Muatan Lebih dari Pemerintah Provinsi Sumatera Utara ke Kementerian Perhubungan: Studi Kasus Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah II Provinsi Sumatera Utara,” *Grondwet*, vol. 3, no. 1, pp. 338–363, 2025, doi: 10.61863/gr.v3i1.36.
- A. D. Kuncoro, “Over Dimension dan Over Loading (ODOL) sebagai tindak pidana lalu lintas: Analisa hukum dan yuridis terhadap UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULJ) dan penegakannya,” *Bhayangkara Law Review*, vol. 2, no. 1, pp. 54–67, 2025, doi: 10.31599/etnghj62.
- J. A. Pratama and A. Susanti, “Analisis Penanganan Permasalahan Overdimension Overloading di Ruas Jalan Mojokerto – Surabaya,” *Mitrans, Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, vol. 1, no. 2, pp. 203–212, 2023. [Online]. Available: <http://www.journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans>
- S. Rabbani and R. Hanani, “Proses Collaborative Governance untuk mewujudkan tata kelola mikrotrans dalam sistem Jaklingko Kota Jakarta Rute Jak. 36 Cilangkap-Cililitan,” *Journal of Public Policy and Management Review*, vol. 14, no. 2, pp. 329–352, 2025, doi: 10.14710/jppmr.v14i2.50440.
- T. Rachmanata and T. Sudiro, “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,” *Jurnal Hukum Adigama*, vol. 5, no. 2, pp. 320–339, 2025.
- I. Saputra et al., *Efektivitas Pengawasan Angkutan Barang (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung)*, PhD Thesis, Universitas Lampung, 2017.

- M. Suherman, Peran dan Fungsi Kepolisian dalam Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus Polres Kota Palopo), Skripsi, Institut Agama Islam Negeri Palopo, 2025.
- G. Widjaja and C. E. Prasetyo, “Penerapan Sanksi terhadap Pelanggaran Aturan Over Dimensi Over Load (ODOL) dalam Perspektif Hukum Bisnis: Studi Kasus terhadap Penegakan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,” Jurnal Tana Mana, vol. 5, no. 1, 2024. [Online]. Available: <https://ojs.staialfurqan.ac.id/jtm/article/view/498>