

ANALISIS HUKUM KEBIJAKAN KELEBIHAN DIMENSI DAN KELEBIHAN MUATAN TERHADAP DEMONSTRAN GERAKAN SOPIR JAWA TIMUR

Irvan Abu Arifaini¹, Hari Soeskandi²

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Email: irvanabu5@gmail.com,

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran pelaksanaan tentang pengendalian kelebihan muatan angkutan yaitu kebijakan Zero ODOL dan dampaknya terhadap pelaku usaha dan perubahan harga barang kebutuhan pokok dan barang penting Hal ini dilatar belakangi karena pemenuhan kebutuhan pokok bagi masyarakat yang terkadang memerlukan jalur distribusi dan lalu lintas perniagaan yang menghubungkan kota yang satu dengan yang lain, sehingga dapat menimbulkan meningkatnya pula arus lalu lintas kendaraan sebagai sarana distribusi dan mobilitas baik orang maupun barang. Untuk menghindari terjadinya kelebihan muatan angkutan barang, maka setiap mobil barang yang mengangkut barang muatan diwajibkan menimbang muatannya di jembatan timbang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif, yaitu penelitian yang mengkaji studi dokumen dan kearsipan, menggunakan data-data sekunder seperti teori hukum, ketentuan perundang-undangan, dan pendapat dari lulusan terdahulu. Penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan analisis terhadap asas-asas, teori dan konsep-konsep hukum serta ketentuan perundang-undangan yang berhubungan dengan system perijinan secara online dalam hal perdagangan makanan ringan tanpa label melalui platform belanja online. Permasalahan yang terjadi dalam penelitian ini adalah masih banyaknya peredaran makanan ringan tanpa label sehingga berpotensi membahayakan konsumen. Peneliti merumuskan konsep baru yang telah dianalisis dengan berbagai macam cara untuk menemukan kepastian-kepastian hukum mengenai pengurusan sistem perizinan perdagangan makanan ringan tanpa label, dimana dalam hal ini hak-hak yang dimiliki konsumen masih belum terpenuhi dengan baik serta kewajiban pelaku usaha tidak dilaksanakan dengan baik dan benar. Dalam rangka menjaga infrastruktur jalan, mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan mengurangi korban kecelakaan lalu lintas akibat kendaraan dengan muatan lebih dan/atau pelanggaran ukuran lebih, pada 11 Oktober 2019 Menteri Perhubungan mengeluarkan Surat Edaran Nomor: SE 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (*Over Loading*) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (*Over Dimension*). Pelaksanaan pengawasan kebijakan tanpa ODOL (Zero ODOL) dilakukan berdasarkan kesepakatan bersama antar kementerian yaitu Kementerian Perhubungan, Kementerian PUPR, Kementerian Perindustrian, Kementerian BUMN, Kepolisian Republik Indonesia, dan Asosiasi Industri.

Kata Kunci: Kelebihan Dimensi dan Kelebihan Muatan, Sopir, Kementerian Perhubungan

Abstract

This study aims to provide an overview of the implementation of controlling excess freight, namely the Zero ODOL policy and its impact on business actors and changes in prices for basic necessities and essential goods. connecting cities with one another, so that it can also lead to an increase in the flow of vehicular traffic as a means of distribution and mobility of both people and goods. In order to avoid the occurrence of overloading of goods transport, every freight car carrying cargo is required to weigh its cargo at the weighbridge. This research uses normative research methods, namely research that examines the study of documents and archives, using secondary data such as legal theory, statutory provisions, and opinions from previous graduates. This research was conducted by analyzing the principles, theories and legal concepts as well as statutory provisions related to the online licensing system in terms of trading of unlabeled snacks through online shopping platforms. The problem that occurs in this study is that there are still many distributions of unlabeled snacks that have the potential

to harm consumers. Researchers formulate a new concept that has been analyzed in various ways to find legal certainty regarding the management of the licensing system for trade in unlabeled snacks, where in this case the rights of consumers are still not properly fulfilled and the obligations of business actors are not carried out properly. and right. In order to maintain road infrastructure, reduce the number of traffic accidents and reduce victims of traffic accidents due to vehicles with overloads and/or oversize violations, on October 11, 2019 the Minister of Transportation issued Circular Letter Number: SE 21 of 2019 concerning Supervision of High-Quality Cars. Overloading Infringement and/or Over Dimension Violation. The implementation of policy supervision without ODOL (Zero ODOL) is carried out based on a mutual agreement between ministries, namely the Ministry of Transportation, the Ministry of PUPR, the Ministry of Industry, the Ministry of SOEs, the Indonesian National Police, and the Industrial Association.

Keywords: *Over Dimension and Overload, Driver, Ministry of Transportation*

PENDAHULUAN

Dalam pemenuhan kebutuhan, salah satu kegiatan penting yaitu transportasi atau distribusi barang kebutuhan. Semakin besar kebutuhan maka semakin besar pula arus distribusi barang. Hal yang kerap dilakukan dalam distribusi yaitu pengangkutan dalam jumlah besar yang ditujukan untuk mengurangi biaya distribusi dan harga barang. Angkutan barang atau truk kelebihan muat atau *Over Dimension Over Load* (ODOL) sudah tidak asing dan sering terjadi di jalur transportasi Sumatera dan Jawa. Perilaku ini juga kerap dilakukan oleh berbagai pihak, baik oleh pemilik kendaraan atau pengusaha truk, maupun oleh produsen seperti petani dan perusahaan, distributor, dan pedagang. Namun, kondisi ini juga berpengaruh negatif, bukan hanya pada keselamatan dan keamanan selama transportasi terjadi, namun juga pada lingkungan, salah satunya kerusakan infrastruktur seperti jalan dan jembatan. Berdasarkan Kementerian Pertahanan pada tahun 2018, truk muatan berlebih atau ODOL menjadi penyebab utama kerusakan jalan yang menelan biaya perbaikan sebesar 43,45 triliun rupiah. Berdasarkan data Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) pada tahun 2018, dari 600.174 kendaraan yang masuk UPPKB, sebanyak 71,82% atau 431.045 kendaraan melanggar peraturan, dimana 46% di antaranya melanggar ketentuan daya angkut (*over load*), dan 22% melanggar ketentuan dimensi kendaraan. (Abdurrahman, & Febrianty 2017)

Dalam rangka menjaga infrastruktur jalan, mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan mengurangi korban kecelakaan lalu lintas akibat kendaraan dengan muatan lebih dan/atau pelanggaran ukuran lebih, pada 11 Oktober 2019 Menteri Perhubungan mengeluarkan Surat Edaran Nomor: SE 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas

Pelanggaran Muatan Lebih (*Over Loading*) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (*Over Dimension*). Pelaksanaan pengawasan kebijakan tanpa ODOL (Zero ODOL) dilakukan berdasarkan kesepakatan bersama antar kementerian yaitu Kementerian Perhubungan, Kementerian PUPR, Kementerian Perindustrian, Kementerian BUMN, Kepolisian Republik Indonesia, dan Asosiasi Industri. Pada tanggal 24 Februari 2020 disepakati bahwa:

1. Kebijakan Zero ODOL mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2023;
2. Kebijakan mulai berlaku di ruas jalan tol Pelabuhan Tanjung Priok tanggal 1 Maret 2020;
3. Pelarangan kendaraan ODOL di Pelabuhan penyeberangan dengan pemberian tilang berlaku sejak 1 Februari 2020 dan pelarangan kendaraan ODOL naik ke atas kapal penyeberangan berlaku sejak 1 Mei 2020;
4. Toleransi kelebihan muatan kendaraan angkutan barang untuk barang kebutuhan pokok yang dimulai dari toleransi kelebihan muatan 50% dan barang penting yang dimulai dari toleransi kelebihan muatan 40% yang mulai berlaku pada 9 Maret 2020 dan toleransi yang dikurangi secara bertahap hingga sesuai dengan Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 dengan toleransi kelebihan muat sebesar 5%. Bagi kendaraan yang melanggar harus melakukan transfer muatan atau dilarang meneruskan perjalanan.

Kebijakan akan berpengaruh pada setiap *stakeholder*, bukan hanya transporter (pemilik kendaraan dan pengirim barang), namun juga pemilik barang (*supplier*), distributor, hingga konsumen akhir karena akan menyebabkan berkurangnya kapasitas pengiriman yang berpengaruh pada meningkatnya biaya distribusi yang akan membebani harga barang. Peningkatan ini juga akan mempengaruhi barang kebutuhan pokok dan barang penting yang merupakan barang dengan tingkat alokasi pengeluaran rumah nasional yang tinggi.

Kepentingan barang kebutuhan pokok dan barang penting lainnya berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2020 yaitu:

1. Memiliki pengaruh terhadap tingkat inflasi;
2. Memiliki kandungan gizi yang tinggi untuk kebutuhan manusia;
3. Memiliki sifat strategis dalam pembangunan nasional;
4. Mendukung program pemerintah;
5. Memiliki tingkat disparitas yang tinggi.

Pemerintah pusat, dalam hal ini Kementerian Perdagangan, memiliki kewajiban untuk menjamin pasokan dan stabilitas harga barang kebutuhan pokok dan barang penting. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis terkait pengaruh implementasi kebijakan Zero ODOL yang diambil Kementerian Perhubungan terhadap harga barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting. (Abubakar 1998)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dampak Pada Distributor

Distributor sebagai penyalur barang ke pedagang kecil atau eceran menerima produk dari produsen dan distributor lain yang merupakan pemilik barang. Skema penyaluran produk ke distributor beragam, ada yang dilakukan dengan menggunakan kendaraan milik kegiatan usaha yang dikelola secara mandiri, dan ada pula pemilik barang yang menyewa kendaraan dalam suatu tender dengan harga yang disepakati. Dalam melakukan pengiriman kepada distributor, pemberian biaya transportasi barang juga beragam, yaitu biaya transportasi yang dibebankan bersama dengan harga produk, sehingga distributor tidak mengetahui rincian biaya transportasi, dan biaya transportasi yang dibebankan secara terpisah dan diinformasikan kepada distributor. Biaya transportasi yang dibebankan secara terpisah dipungut bergantung dengan jenis kendaraan angkutan barang yang digunakan dan jumlah muatan barang yang akan dikirim menggunakan kendaraan tersebut. (Anas, R., Tamin, O. Z., & Wibowo 2001)

Kebijakan bebas ODOL yang dijalankan pemerintah dianggap sangat baik dalam mengurangi persaingan tidak sehat antar pelaku usaha. Distributor juga menganggap kemungkinan kenaikan biaya distribusi yang terjadi tidak memiliki pengaruh yang signifikan pada kegiatan usahanya dan hanya ke jumlah produk yang distok, namun memiliki potensi kerugian konsumen sebagai pengguna akhir. Kerugian yang dialami konsumen merupakan akibat dari terjadinya kenaikan harga di tiap rantai distribusi yang bukan hanya diakibatkan oleh biaya distribusi, namun juga pemberlakuan margin penjualan oleh tiap pelaku usaha yang dilewati. Oleh karena itu, pemerintah dianggap perlu meningkatkan Harga Eceran Tertinggi (HET) komoditi sebelum peningkatan harga terjadi.

Dampak Pada Pemilik Barang dan Produsen

Sebagai pengguna jasa transportasi angkutan barang, peningkatan kebutuhan armada dirasakan oleh produsen dengan adanya kebijakan bebas ODOL. Secara umum dampak yang dirasakan yaitu meningkatnya jumlah truk yang dibutuhkan untuk melakukan distribusi produk akibat penyesuaian jumlah muatan yang diangkut. Dengan meningkatnya jumlah armada akan berpengaruh pada peningkatan biaya logistik, dan meningkatkan tarif pada harga barang akibat unit yang diangkut menjadi lebih sedikit. Peningkatan jumlah armada ini juga perlu diimbangi dengan peningkatan supir yang paham mengenai kegiatan angkut dan bongkar muat. Ketika jumlah armada tidak memadai, proses distribusi barang akan terhambat akibat adanya antrian pengangkutan. Kemacetan di jalan dan terminal pengangkutan barang menjadi tidak terhindarkan akibat melonjaknya jumlah kendaraan muatan barang yang beroperasi.

Perusahaan perlu melakukan tindakan untuk mencegah kerugian yang mungkin terjadi akibat adanya kebijakan bebas ODOL. Pelaksanaan estimasi biaya dilakukan pelaku usaha untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan yang berlaku. Estimasi dilakukan dengan mempertimbangkan berbagai hal, mulai dari pengadaan dan penambahan kendaraan angkutan jalan yang sesuai dengan peraturan kelas jalan dan jumlah produk yang diproduksi, penambahan fasilitas yang mendukung pelaksanaan regulasi, seperti penyiapan jembatan timbang untuk pengawasan ODOL di area pengangkutan, memperbesar kapasitas terminal untuk menyikapi potensi peningkatan antrian kendaraan serta penyediaan gudang sebagai langkah untuk mengatasi inventori yang meningkat akibat kecepatan transportasi yang mengalami perlambatan. Peningkatan inventori berpotensi meningkat akibat distribusi dilakukan hingga jarak yang jauh, serta adanya keterbatasan kendaraan angkutan barang. (Amirullah dan Rindiyah Hanafi 2002)

Selain kerugian yang mungkin ditimbulkan, ada pula pelaku usaha yang berpotensi diuntungkan dengan adanya kebijakan Zero ODOL. Pelaku usaha yang diuntungkan di antaranya yaitu dealer mobil dan ban akibat meningkatnya kebutuhan armada, dan pengusaha pembuat bak truk karena adanya peningkatan jumlah karoseri untuk mengimbangi jumlah armada yang diperlukan.

Dampak Terhadap Penyedia Transportasi Angkutan Barang

Dampak pelaksanaan kebijakan bebas ODOL terhadap pengusaha penyedia transportasi angkutan barang diperoleh dari diskusi dengan anggota Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO). Dari sisi penyedia jasa transportasi angkutan barang, pemilik kendaraan menjadi pihak yang diuntungkan dengan adanya kebijakan zero ODOL. Dengan adanya pengawasan ketat pada pengangkutan muatan barang, kendaraan hanya akan mengangkut muatan sesuai dengan daya muatnya. Hal ini berarti umur kendaraan menjadi lebih panjang dan biaya perawatan kendaraan dapat dihemat hingga 50% karena kerusakan yang terjadi pada kendaraan menjadi minimal. Pada kondisi saat ini, dimana pelaksanaan ODOL dilakukan, kelebihan bobot muatan menyebabkan kendaraan harus sering mengganti komponen yang tentunya menelan banyak biaya. Kemungkinan peningkatan jumlah armada dapat meningkatkan tarif pengiriman jika disertai peningkatan faktor lainnya, seperti bahan bakar minyak yang digunakan, tarif tol, upah supir, biaya perawatan (*maintenance*), biaya bongkar muat, dan biaya taktis lainnya.

Dalam hal kesesuaian dengan peraturan yang berlaku, penyesuaian dimensi kendaraan akan menyebabkan perlunya pembuatan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT), Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dan KIR yang baru yang juga menyebabkan keluarnya biaya tambahan yang dianggap memberatkan pemilik kendaraan. Pada dimensi kendaraan, pelanggaran akibat penambahan dimensi karoseri berpotensi ditindak dengan cara pemotongan. Penindakan ini dilakukan dengan menggunakan biaya dari pemilik kendaraan. Kesesuaian spesifikasi kendaraan angkutan barang yang diperjualbelikan oleh Agen Pemegang Merk (APM) perlu diperhatikan. Dengan adanya perkembangan teknologi, APM seringkali menjual kendaraan dengan teknologi terbaru yang menawarkan kemampuan atau daya muat di atas JBI yang telah ditentukan.

Berikut berbagai kondisi yang diharapkan telah diperbaiki sebelum pelaksanaan kebijakan zero ODOL:

1. Penyesuaian *database* distributor dan pengusaha logistik oleh kementerian perhubungan;
2. Perlu adanya tindak lanjut terhadap kendala dan permasalahan pembuatan KIR;
3. Pelaksanaan Zero ODOL dan aturan transportasi lainnya perlu dilaksanakan secara

serentak;

4. Denda pada pelaksanaan ODOL dilimpahkan pada pemilik barang bukan kepada yang mengangkut barang;
5. Membuat stiker khusus untuk bahan pokok dan penting tertentu sebagai produk prioritas dengan produsen yang terdata sehingga diperbolehkan untuk ODOL;
6. Meningkatkan biaya masuk tol untuk mobil pribadi dan menurunkan biaya masuk tol untuk angkutan barang untuk menurunkan biaya logistik dan mendorong masyarakat menggunakan transportasi umum;
7. Perlu memastikan kesiapan infrastruktur dengan adanya peningkatan jumlah antrian untuk bongkar muat;
8. Standar kelas jalan harus dipastikan telah sesuai dengan kelas kendaraan angkutan barang yang melewati jalan.

Dampak Kebijakan Terhadap Peningkatan Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting

No.	Komoditi	Jenis Kendaraan	Kapasitas Truk (Ton)	Muatan Umum	ODOL
1.	Beras	CDD	5	10	100%
2.	Kedelai	CDD	5	10	100%
3.	Cabai	CDD	5	8	60%
4.	Bawang merah	CDD	5	8	60%
5.	Bawang putih	CDD	5	8	60%
6.	Gula pasir	Tronton	17	22	29%
7.	Minyak Goreng	Tronton	17	22	29%
8.	Tepung Terigu	Tronton	17	25	47%
9.	Daging sapi	CDE (<i>Chiller</i>)	3.2	3.2	0%
10.	Daging ayam ras	CDE (<i>Chiller</i>)	3.2	3.2	0%
11.	Telur ayam ras	CDD	5	5	0%
12.	Ikan segar	CDD	5	5	0%

Tabel 1. *Overload* pada barang kebutuhan pokok

Berdasarkan hasil olah data pada komoditi barang kebutuhan pokok seperti yang terlihat pada tabel 1, kegiatan transportasi komoditi beras dan kedelai dilakukan dengan *overload* 100%, yang merupakan persentase *overload* terbesar dari barang kebutuhan pokok. Untuk komoditas hortikultura seperti cabai, bawang merah dan bawang putih pelanggaran terjadi hingga 60%. Barang kebutuhan pokok hasil industri yang diangkut dalam jumlah muatan yang lebih besar juga melakukan *overload* dalam proses pengangkutan, yaitu sebesar 29% untuk gula dan minyak goreng, sedangkan pada tepung terigu sebesar 47%. Pada produk hasil peternakan, umumnya tidak dilakukan pengangkutan dengan muatan berlebih karena kendaraan distribusi umumnya berpendingin dan karoseri box tertutup serta untuk menjaga kualitas produk. Selanjutnya pada perhitungan peningkatan harga dan pengaruhnya terhadap inflasi, komoditi hasil peternakan ini akan dikecualikan. (Wahyudi, W., Mulyono, A. T., & Santosa 2017)

Pada komoditi barang penting, hasil perhitungan kelebihan muat dapat dilihat pada tabel 5. Pelaksanaan pengangkutan dengan persentase kelebihan muat tertinggi terjadi pada besi-baja konstruksi dan baja ringan sebesar 82%. Benih dan pupuk yang merupakan bagian penting dari pertanian terjadi *overload* pada pengangkutan hingga 60%. Sedangkan pada pengangkutan semen kelebihan muat yang terjadi umumnya hingga 25%.

No.	Komoditi	Jenis Kendaraan	Kapasitas Truk (Ton)	Muatan Umum	ODOL
1.	Benih	CDD	5	8	60%
2.	Gas elpiji	CDD	5	5	0%
3.	Semen	CDD (<i>long</i>)	12	15	25%
4.	Besi baja konstruksi	CDD (<i>long</i>)	11	20	82%
5.	Baja ringan	CDD (<i>long</i>)	11	20	82%
6.	Pupuk	CDD	5	8	60%

Tabel 2. *Overload* pada barang penting

Jenis kendaraan dan muatan umum yang digunakan pada perhitungan kelebihan muat barang kebutuhan pokok dan barang penting dilakukan berdasarkan hasil wawancara dan diskusi dengan pelaku usaha. Hal ini dilakukan karena pada dasarnya, jenis kendaraan yang digunakan serta daya muatnya sangat beragam, sehingga perlu ditentukan jenis dan muatan umum yang dapat mewakili pelaksanaannya secara umum. Sedangkan penentuan kapasitas truk dilakukan dengan menggunakan JBI yang tertera pada Surat Edaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat nomor: SE.02/AJ.108/DRJD/2008 tentang Panduan Batasan Maksimum Perhitungan JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan) dan JBKI (Jumlah Berat Kombinasi yang Diizinkan) untuk Mobil Barang, Kendaraan Khusus, Kendaraan Penarik berikut Kereta Tempelan/Kereta Gandengan. Kelebihan muat melebihi yang tertera pada tabel 4 dan 5 dapat terjadi pada pelaksanaannya di lapangan. ('Miraza, B. H.' 2018)

Dengan asumsi target inflasi setiap tahun adalah sebesar $3\% \pm 1\%$, maka ruang andil inflasi masing-masing komoditi sebagai berikut:

1. Beras: 0,067%
2. Kedelai: 0,010%
3. Cabai: 0,007%
4. Bawang Merah: 0,007%
5. Bawang Putih: 0,004%
6. Gula Pasir: 0,005%
7. Minyak Goreng: 0,017%
8. Terigu: 0,001%
9. Semen: 0,060%
10. Pupuk: 0,001%

Fakta menunjukkan dalam data historis, kenaikan harga atau inflasi kebutuhan pangan pokok dan barang penting, selain karena dampak dari perubahan kebijakan, terdapat faktor musiman yang mempengaruhi kenaikan harga barang, yaitu:

1. Beras: produksi pada musim paceklik, kenaikan permintaan pada Hari Besar Keagamaan Nasional (HBKN), bahkan adakemungkinan terjadi puso.
2. Kedelai: pergerakan harga internasional dan kenaikan permintaan pada HBKN.
3. Cabai: kenaikan permintaan pada HBKN, bahkan ada kemungkinan terjadi puso.
4. Bawang Merah: kenaikan permintaan pada HBKN, bahkan ada kemungkinan terjadi

puso.

5. Bawang Putih: pergerakan harga internasional dan kenaikan permintaan pada HBKN.
6. Gula Pasir: kenaikan permintaan pada HBKN.
7. Minyak Goreng: kenaikan permintaan pada HBKN.
8. Terigu: pergerakan harga internasional dan kenaikan permintaan pada HBKN.

Dengan mempertimbangkan ruang andil inflasi setiap komoditi, dan *shock* lainnya, maka dampak dari kebijakan Zero ODOL terhadap kenaikan harga dan inflasi dapat disikapi secara komprehensif. Dengan demikian, Beberapa kenaikan harga barang yang dapat menyebabkan inflasi tinggi adalah:

1. Kenaikan harga beras, kedelai, cabai, bawang merah, bawang putih, gula pasir dan minyak goreng ketika toleransi ODOL = 0%;
2. Kenaikan harga pupuk ketika toleransi ODOL < 40%. Hal ini juga dikonfirmasi oleh PT. Pupuk Indonesia Holding Company.

Dampak Pada Kerusakan Jalan dan Fasilitas Umum

Masalah terkait ODOL, muncul seiring berkembangnya dampak negatif dan masalah yang diakibatkan oleh truk-truk besar pengangkut logistik terutama pada perkerasan jalan dan keselamatan berkendara di jalan. Alasan utama pemerintah menetapkan kebijakan Zero ODOL pada tahun 2023, yaitu:

1. Meningkatnya kecelakaan lalu lintas.
2. Kemacetan lalu lintas.
3. Kerugian material yang ditanggung negara. Seperti dijelaskan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bahwa kerugian negara akibat truk ODOL mencapai Rp43.000.000.000.000.

Daya angkut kendaraan yang *overload* tersebut membawa dampak negatif pada infrastruktur jalan. Kepala dinas pekerja umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur, mengungkapkan kendaraan yang *overload* menjadi salah satu penyebab terjadinya kerusakan jalan selain faktor tanah dan faktor resapan air. Desain jalan di Jawa Timur rata-rata memiliki Muatan Sumbu Terberat (MST) 10 ton. Jika angkutan memuat barang

hingga lebih dari 10 ton, maka usia perawatan jalan akan lebih cepat, atau jalan akan cepat rusak. Pendeknya usia jalan juga berdampak pada nominal anggaran untuk perawatan jalan yang setiap tahunnya mengalami kenaikan 10%.(edisi kedua, CV., Elang Persada 2012)

Solusi yang dilakukan dengan diberikan pelanggaran sanksi administrasi berupa denda maka diberikan pelanggaran sanksi administrasi berupa denda, denda tersebut adalah:

1. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan I ditetapkan:
 - a. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 10. 000,- (sepuluh ribu rupiah);
 - b. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 20. 000,- (dua puluh ribu rupiah);
2. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan II ditetapkan:
 - a. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 30.000,- (tiga puluh ribu rupiah);
 - b. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah);
3. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan III ditetapkan:
 - a. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah);
 - b. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);
4. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan IV ditetapkan:
 - a. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);
 - b. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 60.000,- (enam puluh ribu rupiah).

Dalam pelanggaran tersebut, terdapat aturan dalam pengenaan sanksi denda terhadap angkutan barang yaitu:

1. Sanksi denda yang diberikan, dikenakan 1 (satu) kali pada penimbangan pertama dan untuk 1 (satu) kali perjalanan dalam wilayah Provinsi Jawa Timur, kecuali ditemukan penambahan muatan saat penimbangan kendaraan bermotor pada unit penimbangan berikutnya.
2. Pembayaran sanksi denda sebagaimana dimaksud dibayar secara tunai dan diberikan tanda bukti pembayaran.
3. Apabila dalam penimbangan berikutnya terdapat selisih berat muatan maka denda dibayar dengan jumlah yang telah ditentukan oleh operator sesuai dengan Peraturan Daerah yang telah ditetapkan.
4. Pengusaha dan/atau pemilik dan/atau pengemudi mobil barang yang melakukan pelanggaran yang tidak bisa memenuhi sanksi denda, maka buku uji dapat

dijadikan jaminan.

5. Pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang yang melakukan pelanggaran tidak dapat memberikan jaminan sebagai jaminan kendaraan bersangkutan tidak boleh melanjutkan perjalanan sampai dengan sanksi denda dibayar.
6. Jaminan yang berupa buku uji atau jaminan kendaraan akan dikembalikan tanpa syarat apabila kewajiban memenuhi sanksi denda telah dipenuhi.

Pelanggaran lebih muatan tersebut bila sudah diambil tindakan atau tilang di jembatan timbang, sebagai jaminannya adalah STUK atau KIR dan jika tidak terdapat STNK, maka SIM yang bersangkutan akan ditilang. Semua tindakan ini didasarkan pada Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Dampak Pada Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pemerintah Provinsi Jawa Timur menerapkan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang. Pembentukan perda tersebut dibuat dalam rangka mewujudkan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, akibat tidak dipenuhinya tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan maka dipandang perlu dilakukan pengendalian muatan angkutan barang, agar pelaksanaan pengawasan muatan angkutan barang dapat berjalan lancar. Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur dinyatakan bahwa: (Yassenn, O. M., Hafez, M. A., Endut, I. R., bin Baharom, I. B. and M. Y. 2007)

1. Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang dan/atau pemilik barang dilarang mengangkut barang melebihi 5% (lima perseratus) dari JBI.
2. Pengangkutan barang yang melebihi 5% (lima perseratus) dari JBI sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikategorikan sebagai pelanggaran.

Klasifikasi pelanggaran dalam Pasal 14 tersebut dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 5% (lima perseratus) sampai dengan 15% (lima belas perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat I;
2. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 15% (lima belas perseratus) sampai dengan 25% (dua puluh lima perseratus) dari JBI, dikategorikan

pelanggaran tingkat II; dan

3. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 25% (dua puluh lima perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat III.

Sanksi yang diberlakukan untuk pelanggaran jenis kelebihan muatan tingkat I dikenakan denda, di tingkat II yakni lebih dari 15% JBM diberikan penindakan berupa pengembalian kendaraan bermotor beserta seluruh muatannya ke tempat asal atau penurunan kelebihan muatan. Penindakan terhadap pelanggaran tingkat III sebagaimana dimaksud dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Barang.

Dengan adanya Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang, agar para pengusaha dan pengemudi angkutan barang dapat jera akan peraturan tersebut. Dikarenakan selama ini masih banyak yang melanggar aturan dengan mengangkut barang melebihi 5% (lima perseratus).

Pengendalian kelebihan muatan pada angkutan barang dimaksudkan untuk melindungi keselamatan pengemudi, pemakai jalan lain dan melestarikan lingkungan.

Pengawasan. Pengawasan merupakan kegiatan mengawasi, memeriksa dan mengambil tindakan terhadap pelanggaran pengoprasian angkutan barang. Pengawasan juga merupakan upaya untuk melakukan kegiatan pengawasan terhadap pengendalian muatan.

Langkah pertama adalah menciptakan standar. Standar merupakan suatu kriteria untuk mengukur hasil pekerjaan yang sudah dilakukan. Standar yang dibuat biasanya didasarkan pada suatu kondisi atau kemampuan yang normal. Bentuk standar dapat dibedakan ke dalam dua macam bentuk, yaitu standar kuantitatif dan standar kualitatif. (Swastha 1991)

Standar kuantitatif merupakan suatu standar yang dinyatakan di dalam satuan-satuan tertentu. Sedangkan standar kualitatif dapat berupa pendapat umum, langganan, buruh dan sebagainya.

Standar selanjutnya diberlakukan dalam aktifitas pengawasan dan pengendalian angkutan barang yang mengacu pada Pasal 14 Peraturan Daerah Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012. Standar-standar dalam aktifitas tersebut selanjutnya terkonsentrasi pada

penimbangan. Adapun dasar penimbangan adalah untuk mengatur kelebihan muatan. Secara definitif, penimbangan kendaraan bermotor adalah kegiatan teknis yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah atau Dinas selaku Satuan Kerja Perangkat Daerah yang ditunjuk untuk melakukan pelayanan penimbangan terhadap angkutan barang beserta muatannya guna menjamin berat muatan yang diangkut sesuai dengan ketentuan.

Setelah prosedur membandingkan kegiatan yang dilakkan dengan standar telah dilaksanakan, maka kembali pada langkah ketiga yakni melakukan tindakan koreksi. Langkah ketiga ini dilakukan dengan tujuan untuk memperbaiki dan menyempurnakan segala hal yang sesuai dengan rencana standarnya, maka kembali pada langkah pengawasan yang ketiga sesuai dengan skema tentang proses pengawasan.

Dalam mengadakan pengawasan dengan melakukan langkah-langkah di atas maka perlu terlebih dahulu mencari informasi yang dibutuhkan. Informasi yang dibutuhkan tersebut meliputi informasi tentang kemajuan yang telah dicapai, informasi tentang adanya penyimpangan, dan lain sebagainya. Informasi tersebut akan diperoleh setelah kegiatan-kegiatan sudah dilakukan. Sedangkan kegiatan itu sendiri memproses input yang berupa sumber-sumber ekonomi atau faktor-faktor produksi, dan melaksanakan suatu rencana yang telah ditetapkan terlebih dahulu. Dalam penelitian ini merupakan suatu penelitian dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum dan masyarakat. (Erwan Agus Purwanto 2012)

Komunikasi. Untuk menjamin implementasi dapat berjalan dengan lancar, sebelum kegiatan penyampaian berbagai keluaran kebijakan dilakukan kepada kelompok sasaran. Tujuan pemberian informasi ini adalah agar kelompok sasaran memahami kebijakan yang akan diimplementasikan sehingga mereka tidak hanya akan menerima berbagai program yang diinisiasi oleh pemerintah akan tetapi berpartisipasi aktif dalam upaya untuk mewujudkan tujuan-tujuan kebijakan. (Erwan Agus Purwanto 2012)

Meskipun sosialisasi merupakan tahapan yang penting dalam implementasi suatu kebijakan, namun kegiatan sosialisasi sayangnya masih menyandarkan diri pada cara pandang yang pasif terhadap masyarakat. Sosialisasi diartikan sebagai upaya untuk membuat masyarakat tahu dan sadar bahwa ada suatu kebijakan yang akan diimplementasikan dan konsekuensi dari implementasi tersebut dapat berdampak positif

(menghasilkan manfaat bagi suatu kelompok) akan tetapi bisa juga berdampak negatif bagi kelompok yang lain.

Masyarakat disekitar juga dapat dikatakan sebagai kontrol sosial terhadap berjalan atau tidaknya kebijakan tersebut. Oleh karenanya peran masyarakat sangat diperlukan dalam mengawal jalannya suatu kebijakan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian pada kelebihan muatan angkutan barang.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan hasil temuan lapang, maka disimpulkan bahwa:

1. Faktor yang mendorong terjadinya pelanggaran ODOL di antaranya adalah: 1) motivasi pemilik barang menekan biaya transportasi; 2) persaingan antara penyedia transportasi untuk memperoleh pelanggan dan menekan biaya operasional; 3) rendahnya *law enforcement*; 4) kondisi jalan menuju dan dari lokasi gudang tidak sesuai dengan aturan kelas jalan; dan 5) sulitnya melakukan kontrol secara administrasi dengan menggunakan KIR.
2. Sanksi berupa penurunan muatan dan pelarangan melanjutkan perjalanan dianggap merugikan pemilik kendaraan karena pengawasan dilakukan bukan di lokasi pengangkutan muatan melainkan setelah kendaraan telah menempuh setengah perjalanan.
3. Sanksi berupa pemotongan karoseri kendaraan dianggap merugikan pemilik kendaraan karena akan ada tambahan biaya dalam pembuatan SRUT, SKRB dan KIR yang baru.
4. Dari segi peraturan, penambahan *axle* untuk menambah kapasitas muat masih belum diatur sehingga modifikasi jenis ini masih dianggap sebagai pelanggaran.
5. APM kerap memasarkan kendaraan angkutan barang dengan teknologi terbaru yang memiliki daya angkut besar tetapi melebihi JBL.

Saran

1. Perlu adanya toleransi ODOL untuk beras, kedelai, cabai, bawang merah, bawang putih, gula pasir dan minyak goreng sebesar 5% pada tahun 2023 dan seterusnya. Selain itu, perlu ada toleransi ODOL untuk pupuk sebesar 40% pada tahun 2023 dan

seterusnya. Catatan: saat ini sampai dengan akhir 2022, Kementerian Perhubungan masih memberikan toleransi ODOL sebesar 40% - 5% untuk barang pokok dan barang penting.

2. Subsidi transportasi untuk barang kebutuhan pokok dan barang penting ketika diberlakukan kebijakan Zero ODOL.
3. Memperpendek rantai distribusi untuk meminimalisir peningkatan harga akibat biaya transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945;
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2020 tentang Standar Reviu Teknologi Informasi dan Komunikasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
Peraturan Menteri Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
Peraturan Menteri Nomor 80 Tahun 2020 tentang Renstra Kemenhub 2020 – 2024;
Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 222 Tahun 2020 tentang Rencana Induk Pemanfaatan TIK di Kementerian Perhubungan;
Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 64 Tahun 2017 tentang Kebijakan dan Standar Manajemen Keamanan Informasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan
Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 784 Tahun 2016 tentang Tata Kelola TIK di Kementerian Perhubungan;
DJRD/2019 tentang Pedoman Normalisasi Kendaraan Bermotor;
Inpres No. 4 Tahun 2013;
Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
Peraturan Menteri Perhubungan No.134/2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan serta Penegakan Hukum Terhadap Over Dimensi Overload (ODOL);
Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia;
Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP. 4294/AJ.510/ DJRD/2019, tentang Pedoman Normalisasi Kendaraan Bermotor.;

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata);
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP);
- Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan;
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan;
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan;
- Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Abdurrahman, & Febrianty, R. 2017. 'Analisa Tarif Ideal Angkutan Barang Lintas Banjarmasin', *Palangka Raya. TRANSUKMA*, 02(02): 96–102
- Abubakar, I. 1998. 'Jakarta: Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.', *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib, Edisi Yang Disempurnakan*.
- Amirullah dan Rindiyah Hanafi. 2002. 'Pengantar Manajemen', *Graha Ilmu, Yogyakarta*: hlm 198
- Anas, R., Tamin, O. Z., & Wibowo, S. S. 2001. 'Kajian Kontribusi Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Perekonomian Wilayah Ditinjau Dari Sektor Transportasi Barang', *The 17th FSTPT International Symposium*: 22–24.
- edisi kedua, CV., Elang Persada, Surabaya. 2012. 'Transportasi Jawa Timur, Dinas Perhubungan Dan LLAJ Provinsi Jawa Timur, Jembatan Timbang Jatim Berbenah': hlm 5
- Erwan Agus Purwanto, Dyah Ratih Sulistyastuti. 2012. 'Implementasi Kebijakan Publik Konsep Dan Aplikasinya Di Indonesia', *Gava Media, Yogyakarta*: 75
- 'Miraza, B. H.' 2018. *Jurnal Perencana & Pengembangan Wilayah*, 2(2): 85–89
- Swastha, Basu dan Ibnu Sukotjo. 1991. 'Pengantar Bisnis Moderen', *Liberty, Yogyakarta*: 125
- Wahyudi, W., Mulyono, A. T., & Santosa, W. 2017. 'Pengaruh Muatan Lebih Beban Gandar Kendaraan Berat Angkutan Barang Terhadap Peningkatan Oksida Karbon.',

Transportasi, 13(2): 85–92.

Yassenn, O. M., Hafez, M. A., Endut, I. R., bin Baharom, I. B., & Ab Wahab, and M. Y. 2007.

‘Overloading at the Northern Part of the Malaysian Expressway. 2011 IEEE Colloquium on Humanities, Science and Engineering, CHUSER 2011, 2(Chuser)’,: 76–81