

Penegakan Hukum terhadap Kendaraan Bermotor Angkutan Barang *Over Dimension Over Load* di Kota Samarinda

Muhammad Fatihul Hanif, Ikhwanul Muslim*,

^{1,2}Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur, Samarinda, Indonesia.

*Kontak Email: fatihulhanif2@gmail.com

Diterima:17/10/22

Revisi:29/11/22

Diterbitkan: 06/12/22

Abstrak

Tujuan studi: Penelitian ini berjudul Penegakan Hukum terhadap Kendaraan Bermotor Angkutan Barang *Over Dimension Over Load* (ODOL) Di Kota Samarinda dan bertujuan untuk mengetahui terkait dengan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL yang ada di Kota Samarinda. Sebagaimana dimaksud pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kendaraan bermotor angkutan barang *Over Dimension Over Load* (ODOL) merupakan pelanggaran lalu lintas yang melibatkan pengemudi dengan kendaraan angkutan barang yang kelebihan muatan. Seperti halnya di Kota Samarinda masih di temui pelanggaran demikian. Fakta hukum tersebut menjadi suatu hal yang menurut penulis perlu untuk dikaji terkait dengan penegakan hukum di Kota Samarinda serta peran negara dalam memberikan kepastian hukum bagi kasus tersebut.

Metodologi: Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini ialah penelitian hukum normatif, dengan melakukan penelitian terhadap pelanggaran angkutan barang ODOL. Pada penelitian ini Peraturan Perundang-undangan sebagai data utama.

Hasil: Hasil dari penelitian ini menemukan adanya beberapa peraturan yang mengatur terkait pelanggaran ODOL yaitu UU 22/2009, PermenHub No PM 60/2019, Perda Kota Samarinda 4/2009. Namun faktanya Perda Kota Samarinda 4/2009 belum menjadi dasar dalam penegakan hukum angkutan barang *Over Dimension Over Load* di Kota Samarinda.

Manfaat: Manfaat dari hasil penelitian yang ditemukan dalam penelitian ini dapat digunakan oleh pemangku kepentingan yaitu Pemerintah Kota Samarinda untuk dapat dengan serius menegakan Perda Kota Samarinda Nomor 4 Tahun 2009 untuk meminimalisir kendaraan angkutan barang yang kelebihan muatan.

Abstract

Purpose of study: This research is entitled Law Enforcement against Over Dimension Over Load (ODOL) Motorized Vehicles in Samarinda City and aims to find out related to law enforcement against ODOL violations in Samarinda City. As referred to in Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, Over Dimension Over Load (ODOL) goods transport vehicles are traffic violations involving motorists with excess goods transport vehicles. As is the case in Samarinda City, such violations are still found. This legal fact is something that according to the author needs to be studied related to law enforcement in Samarinda City and the role of the state in providing legal certainty for the case.

Methodology: The research method used in this research is normative legal research, by conducting research on violations of ODOL freight transport. In this study the legislation as the main data.

Results: The results of this study found that there are several regulations that regulate ODOL violations, namely Law 22/2009, Minister of Transportation Regulation No. PM 60/2019, Samarinda City Regulation 4/2009. However, the fact is that the Samarinda City Regulation 4/2009 has not yet become the basis for law enforcement of Over Dimension Over Load transportation in Samarinda City.

Applications: The benefits of the research results found in this study can be used by stakeholders, especially the Samarinda City Government to be able to seriously enforce Samarinda City Regional Regulation No. 4 of 2009 to minimize overloaded goods transport vehicles.

Kata kunci: Pelanggaran, ODOL, Penegakan Hukum

1. PENDAHULUAN

Setelah selesainya masa kepemimpinan Presiden Soeharto atau yang dikenal dengan era orde baru, terdapat banyak perubahan yang cukup signifikan dalam tataran ketatanegaraan bangsa Indonesia (Muslim, Prasetyo, & Arif Pratama, 2021), yang salah satunya ialah pasca reformasi Pemerintah Daerah di seluruh Indonesia diberikan kewenangan penuh untuk mengatur dan menata sendiri segala hal yang berkaitan dengan daerahnya itu sendiri melalui Peraturan Daerah, termasuk untuk mengatur kendaraan yang melintasi daerahnya tersebut. Kendaraan bermotor angkutan barang adalah kegiatan memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan yang bergerak menggunakan mesin dan yang termasuk angkutan barang ODOL yaitu angkutan barang dengan muatan yang tidak memenuhi ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Perundang-undangan di Indonesia. Ibukota Provinsi Kalimantan Timur (Kaltim), Kawasan Pengembangan Kota Samarinda yang wilayahnya berdekatan dan dikelilingi oleh Kabupaten Kutai Kartanegara. dalam sistem perkotaan nasional, Kota Samarinda dipilih sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Kota Samarinda juga menjadi salah satu bagian dalam Kawasan Strategis Nasional Ekonomi Terpadu (KARPET) Bersama dengan Kota Sanga-Sanga, Muara Jawa dan Balikpapan. Selain itu sebagai salah satu provinsi yang mempunyai kekayaan hasil alam seperti tambang, menyebabkan Kalimantan Timur akan menghadapi problematika yang besar dalam hal penanganan angkutan barang yang beroperasi di wilayahnya. Dalam hal ini Samarinda sebagai ibu kota memerlukan efisiensi dalam hal pengangkutan dan pendistribusian akibat tambang tersebut, dengan cara memperbesar dimensi kendaraan angkutan barang atau memuat barang sebanyak-banyaknya tetapi disisi lain bisa membahayakan keselamatan baik bagi pelakunya maupun orang lain dan mengakibatkan taraf kerusakan prasarana jalan yang ada (Haris Muhammadun, 2012).

Kendaraan bermotor angkutan barang *Over Dimension Over Load* (ODOL) merupakan perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin di ruang lalu lintas jalan dengan muatan yang berlebihan tidak sesuai pada ketentuan yang ada. Berdasarkan penjelasan diatas penulis menemukan berita yang dikutip dari tribun kaltim pada tanggal 4 Februari 2022 terdapat salah satu kendaraan truk ODOL terparkir di Jalan Juanda Kota Samarinda (Ma'ruf, 2022). Dengan uraian yang telah disampaikan penulis sebelumnya terlihat bahwa masih terdapat angkutan barang yang melakukan pelanggaran kelebihan muatan atau ODOL. Menyikapi kerusakan jalan akibat kepadatan penduduk, Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Timur (BPTD Kaltim) berencana membangun posko di jalan poros Samarinda-Bontang, Kepala BPTD KALTIM juga menyatakan bahwa posko ini sebagai upaya penegakan hukum seperti jembatan timbang (Anggraini, 2021). Dengan adanya rencana tersebut dapat mencegah angkutan barang ODOL masuk Samarinda dan berfungsi untuk mencatat jumlah kendaraan yang melintas berserta jumlah berat muatannya (Anggraini, 2021). Sehingga Berdasarkan uraian diatas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor Angkutan Barang *Over Dimension Over Load* (ODOL) Di Kota Samarinda".

2. METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan penelitian normatif dengan pendekatan Peraturan Perundang-undangan dan pendekatan konseptual, dengan menggunakan data utama berupa Undang-Undang 22 Tahun 2009, Peraturan Menteri Perhubungan PM 60 Tahun 2019, Peraturan Daerah Kota Samarinda 4 Tahun 2009. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu teknik pengumpulan data studi kepustakaan dari data yang telah dikumpulkan peneliti dilakukan analisis data secara kualitatif dan diterjemahkan secara logis dan sistematis sehingga dapat ditarik kesimpulan lebih lanjut dengan menggunakan pendekatan deduktif. Karena penemuan tersebut merupakan jawaban dari permasalahan yang sedang diteliti, maka diharapkan dapat menjadi solusi dari permasalahan ini.

3. HASIL DAN DISKUSI

Hasil

Angkutan barang *Over Dimension Over Load* (ODOL) menjadi suatu permasalahan di Kota Samarinda, bagaimana penagakannya di Kota Samarinda? Untuk menegakkan angkutan barang yang kelebihan muatan atau bisa disebut juga ODOL ada 3 (tiga) Peraturan Perundang-undangan yang dapat di gunakan oleh aparat di Kota Samarinda, ketiga peraturan tersebut yaitu UU 22/2009, PermenHub PM 60/2019, Perda Kota Samarinda 4/2009. Peraturan Perundang-undangan yang mengatur tentang sanksi terhadap ODOL dan dapat digunakan oleh aparat di Kota Samarinda peneliti menemukan ada 3 (tiga) peraturan. Namun dari ketiga peraturan tersebut mengatur sanksi terhadap ODOL dengan sanksi yang berbeda-beda, hasil dari temuan tersebut dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 1: Perbandingan Peraturan Perundang-Undangan

UU 22/2009	PM 60/2019	Perda Kota Samarinda Nomor 4 Tahun 2009
------------	------------	---

Jenis Sanksi	•Pidana pokok •Pidana tambahan	Administrasi	Pidana pokok
Bentuk Hukuman	•Pidana Pokok berupa Pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling tinggi Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) •Pidana Tambahan berupa pencabutan surat izin mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh kelebihan muatan	•Peringatan tertulis •Denda administratif •Pembekuan izin penyelenggaraan angkutan barang •Pencabutan izin penyelenggaraan angkutan barang	Pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling tinggi Rp25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah)
Aparat Penegak Hukum	Satuan Polisi Lalu Lintas	Dinas Perhubungan	Penyidik Pegawai Negeri Sipil

Penegakan hukum terhadap ODOL di Kota Samarinda ada dua upaya yang dilakukan yaitu upaya preventif dan upaya represif. Bentuk upaya preventif yang dilakukan yaitu sosialisasi tentang muatan bagi angkutan barang sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan pembentukan Peraturan Wali Kota Samarinda 40 Tahun 2011. Lalu upaya represif yang dilakukan mengacu pada UU 22/2009 dan PermenHub PM 60/2019, dari kedua peraturan tersebut sehingga aparat penegak hukum di Kota Samarinda memberikan sanksi pidana berupa denda sebesar Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah) dan sanksi administrasi berupa surat teguran dan selanjutnya apabila masih melanggar lembaga yang berwenang akan melakukan pembekuan izin sementara. Dengan melihat kedua upaya yang telah diterapkan di Kota Samarinda peneliti menemukan bahwa Perda Kota Samarinda 4/2009 masih belum menjadi acuan dalam memberikan sanksi untuk menegakkan angkutan barang ODOL.

Tabel 2. Penegakan Angkutan Barang ODOL di Kota Samarinda

No Tilang	Tanggal pelanggaran	Jenis kendaraan	Pasal	Denda
F7434317	15 Maret 2022	Mobil Barang	Pasal 307	Rp100.000,00
F7434172	16 Maret 2022	Mobil Barang	Pasal 307	Rp100.000,00
F7434097	16 Maret 2022	Mobil Barang	Pasal 307	Rp100.000,00
F7434461	1 April 2022	Mobil Barang	Pasal 307	Rp100.000,00
F7434396	22 April 2022	Mobil Barang	Pasal 307	Rp100.000,00

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa pemberian sanksi terhadap pelaku ODOL di Kota Samarinda masih belum menerapkan Perda Kota Samarinda 4/2009, dan juga jika dilihat dari dampak atau resiko yang diberikan pelaku ODOL bagi masyarakat umum terutama bagi para pengendara sangat berdampak. Bahkan seharusnya angkutan barang yang kelebihan muatan dapat dikenakan hukuman yang lebih berat dikarenakan dapat juga dikenakan Pasal 311 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Karena dalam Pasal tersebut berbunyi “*setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah)*”. Dapat dipahami bahwa angkutan barang yang kelebihan muatan termasuk dalam klasifikasi bunyi Pasal tersebut, karena pengemudi tersebut secara sadar dan sengaja menambah muatannya maka angkutan barang yang kelebihan muatan telah memenuhi unsur dari Pasal 311 dan dapat dikenakan penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak

Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah). Sehingga dalam hal ini apabila terdapat pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan barang berupa kelebihan muatan dapat dikenai dua Pasal sekaligus yaitu Pasal 307 dan Pasal 311. Dapat juga dikenakan Pasal 39 Perda Kota Samarinda 4/2009.

Diskusi

Indonesia merupakan negara yang didasari oleh hukum, dan tidak berdasarkan atas kekuasaan (Gultom & Sa'adah, 2021). Maka dari itu diperlukan suatu penegakan hukum dalam rangka mewujudkan keinginan hukum untuk menjadi kenyataan (Sami'an & Hartati, 2022). Penegakan hukum bertujuan untuk menertibkan dan memastikan hukum di masyarakat. Hal ini dilakukan dengan cara menertibkan fungsi, tugas, dan wewenang lembaga yang bertugas menegakkan hukum menurut proporsi ruang lingkup masing-masing, dengan dilandaskan atas sistem kerjasama yang baik dan mendukung tujuan yang akan dicapai (Sanyoto, 2008). Penegakan hukum bisa bersifat preventif dan dapat pula represif, penegakan hukum preventif yakni serangkaian upaya aksi selaku proteksi supaya tidak terjalin pelanggaran serta penyelewengan syarat yang terdapat. Lalu penegakan hukum represif dilakukan apabila sudah terjalannya suatu pelanggaran hukum (Tjhoeng, Ardi, & Rosdiana, 2019). Jadi penegakan hukum represif bukan selaku upaya penangkalan pelanggaran, namun untuk menanggulangi bila terdapat kasus hukum, paling utama bila terdapat pelanggaran.

Seringkali aspek ketertiban semata menjadi tekanan dalam proses penegakan hukum. Hal ini dikarenakan hukum diidentikkan pada penegakan Peraturan Perundang-undangan, asumsi tersebut merupakan asumsi yang sangat keliru, karena hukum itu harus dilihat dalam satu sistem yang meliputi struktur, lembaga, dan proses yang berkaitan dengan budaya hukum atau hukum yang hidup di masyarakat tanpa mengacu pada aturan dan peraturan namun dapat menimbulkan interaksi tertentu (Ansori, 2017). Keadilan masyarakat akan cenderung dicerai apabila penegakan hukum hanya berfokus pada substansi aspek norma hukum formil yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan, seyogyanya penekanannya berfokus pada hukum yang hidup dan berkembang di masyarakat, agar dapat memahami sikap, kepercayaan, nilai dan harapan serta pemikiran masyarakat terhadap hukum dalam sistem hukum (Ansori, 2017).

Untuk mewujudkan tujuan hukum berkeadilan dari penegakan hukum harus mengacu pada tiga orientasi utama, yaitu prinsip demokrasi, *rule of law*, dan hak asasi manusia. Tiga orientasi tersebut menjadi aspek penting dalam melakukan penegakan hukum agar tidak mencederai rasa keadilan masyarakat.

Prinsip *democratic oversight* menekankan bahwa dalam menjalankan peran dan fungsinya, aparat penegak hukum harus menghormati prinsip keterbukaan, bertanggungjawab, responsif, pengawasan terhadap lembaga demokrasi yang mewakili kepentingan publik, dan partisipasi terbuka masyarakat luas (Hutagalung, 2017). Dalam hal reformasi lembaga penegak hukum misalnya, merujuk pada konsep *democratic policing* paling tidak terdiri dari lima pilar yang saling bergantung, yaitu pengawasan internal oleh organisasi keamanan, pengawasan pemerintah/eksekutif, pengawasan parlemen, pengawasan yudisial, dan pengawasan masyarakat sipil (Ansori, 2017).

Prinsip *rule of law* menegaskan bahwa seorang penegak hukum tidak hanya harus menegakkan hukum berdasarkan ketentuan hukum positif yang berlaku, tetap harus berdasarkan pada asas keadilan dan kemanusiaan (Ansori, 2017). Penegakan hukum di negara demokrasi diakui sebagai dasar fundamental, tidak bisa mengabaikan standar HAM. Standar HAM yang dimaksud yakni segala aturan dan ketentuan yang tertuang diberbagai instrumen HAM internasional, khususnya yang bersifat *legally binding* bagi negara-negara yang telah meratifikasinya (Ansori, 2017).

Apa saja sanksi yang dapat diberikan oleh penegak hukum di Indonesia? Sanksi yang dapat dikenakan kepada pelanggar dapat berupa sanksi administratif dan sanksi pidana. Sanksi administrasi yakni berupa penerapan kewenangan pemerintah, dimana kewenangan tersebut berdasarkan pada aturan hukum administrasi tertulis maupun tidak tertulis (Raharja, 2014). Sanksi administratif dibagi menjadi tiga yaitu sanksi repatoir, sanksi punitif, dan sanksi regresi. Sanksi repatoir diterapkan atas pelanggaran norma dengan tujuan untuk mengembalikan ke keadaan sebelum dilanggar. Sanksi punitif yakni sanksi yang bertujuan untuk menghukum seseorang, salah satu contohnya yaitu denda administrasi. Sanksi regresi adalah sanksi yang dikeluarkan akibat adanya ketidakpatuhan terhadap kebijakan pada keputusan yang diterbitkan (Raharja, 2014).

Sanksi pidana diterapkan untuk menegakkan ketentuan hukum itu sendiri yang merupakan kebijakan kejahatan atau pelanggaran. Menurut simon, pidana adalah suatu perbuatan pelanggaran terhadap suatu norma yang telah diatur oleh undang-undang pidana dengan dijatuhkan putusan hakim (AR, 2009). Lebih lanjut, Soedarto memberikan pemahaman bahwa sanksi pidana merupakan sebuah penderitaan yang memang sengaja diberikan kepada pihak-pihak tertentu yang telah memenuhi syarat untuk diberikannya sanksi tersebut (Aji, Wiyatno, Arifin, & Kamal, 2020). Sanksi pidana dibedakan menjadi dua yaitu pidana pokok dan pidana tambahan. Pidana pokok terdiri dari pidana mati, pidana penjara, pidana tutupan, pidana kurungan, dan pidana denda. Lalu pidana tambahan berupa pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang tertentu, pengumuman putusan hakim (Kansil, 2014).

Berkenaan dengan sanksi pidana pelanggaran ODOL diatur pada Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)” dan Pasal 39 Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 4 Tahun 2009 yang berbunyi “Pelanggaran terhadap pasal 3 ayat (1), pasal 5 ayat (1), pasal 6 ayat (1), pasal 7, pasal 9 ayat (1), pasal 10, pasal 12, pasal 13 ayat (2), pasal 14, pasal 15 ayat (1), pasal 16, pasal 17 ayat (1), pasal 19, pasal 20 ayat (2), pasal 22, pasal 23 ayat (2), pasal 25 ayat (1), pasal 26, pasal 28, pasal 29 ayat (1) pasal 31, pasal 32, pasal 36 dan Peraturan Daerah ini, di pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling tinggi Rp.25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah)”.

Adapun sanksi administratif ini diatur pada Pasal Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 berupa sanksi punitif yang berbunyi “sanksi administratif berupa peringatan tertulis, denda administratif, pembekuan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus, pencabutan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus”. Sanksi tersebut dapat dikatakan sebagai sanksi punitif karena diperuntukkan untuk menghukum seseorang yang melanggar.

Upaya preventif dapat dilakukan dengan mengedukasi dan meningkatkan kesadaran masyarakat. Tahapan preventif adalah proses pencegahan terhadap kemungkinan terjadinya pelanggaran UU 22/2009, Permenhub PM 60/2019, Perda Kota Samarinda 4/2009 oleh angkutan barang yang *Over Dimension Over Load*. Dalam hal ini aparat Penegak Hukum dan Dinas Perhubungan Kota Samarinda telah memberikan upaya preventif berupa sosialisasi dan pembentukan Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 40 Tahun 2011 tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang. Peraturan Wali Kota Samarinda tersebut dibuat untuk mempermudah dalam hal penegakan hukumnya sehingga akan memberikan perasaan takut pada angkutan barang yang melintas agar tidak melebihi batas muatan.

Di sisi lain, jika hukum dilanggar, tuntutan represif akan diajukan. Tindakan represif akan dilakukan terhadap angkutan barang yang melanggar ketentuan mengenai muatan. Perlu dicatat bahwa dalam konteks penegakan hukum yang represif ini, keberhasilan upaya penanggulangan pengangkutan barang ODOL melalui jalur hukum tidak bisa hanya bergantung pada aparat penegak hukum. Namun, faktor lain yang memiliki dampak signifikan terhadap keberhasilan penegakan hukum juga harus dipertimbangkan. Sebab, selain faktor kualitas aparat, penegakan hukum hanya efektif jika didukung oleh faktor lain, seperti integritas aparat penegak hukum itu sendiri atau tingkat kesadaran masyarakat itu sendiri (Supiyono, 2018).

Sementara ini penegakan hukum represif yang diterapkan di Kota Samarinda menggunakan Pasal 307 Undang-Undang

Nomor 22 Tahun 2009. Penegakan hukum tersebut melalui beberapa mekanisme yaitu dari awal kepolisian melakukan razia lalu ditemukan beberapa angkutan barang yang *over load*, kemudian pengemudi tersebut diberikan surat tilang, lalu surat tilang tersebut diserahkan ke Pengadilan Negeri Samarinda dan diputuskan. Penegakan hukum represif terhadap angkutan barang ODOL di Kota Samarinda tidak hanya menggunakan sanksi pidana yang pada berdasarkan UU 22/2009, melainkan juga menggunakan sanksi administrasi berupa surat teguran kepada perusahaan angkutan barang yang telah memiliki izin usaha angkutan barang jika setelah diberikan surat teguran masih melakukan pelanggaran maka akan dikenakan denda administratif dan pembekuan izin sementara dengan berdasarkan pada Permenhub PM 60/2019 (Jumrani, Interview, 2022).

Lalu untuk penegakan hukum represif menggunakan Perda Kota Samarinda 4/2009 dapat dilakukan penyidik pegawai negeri sipil (PPNS), PPNS yang dimaksud dalam Perda Kota Samarinda 4/2009 adalah dinas perhubungan Kota Samarinda berkolaborasi bersama Satuan Polisi Lalu Lintas Kota Samarinda. Namun dari segi penerapan penegakan hukum berdasarkan Perda Kota Samarinda 4/2009 terkait pemberian sanksi pidana yang terdapat pada Pasal 39 masih belum terlaksana. Penerapan ketentuan yang efektif dalam meminimalisir adanya truk bermuatan berlebih di Samarinda masih perlu diupayakan secara maksimal, mengingat bahwa adanya hukum itu adalah dimaksudkan untuk memberikan akibat-akibat hukum yang telah ditentukan oleh para pembuatnya (Burchardt, 2019) yang dalam hal ini Perda Kota Samarinda 4/2009 disusun dan dibentuk dalam rangka meminimalisir kerusakan yang disebabkan oleh truk bermuatan berlebih. Dengan menggunakan peraturan yang telah disusun dan disahkan, Pemerintah Kota Samarinda sebenarnya akan dianggap sebagai pemerintahan yang memiliki ketaatan akan hukum yang telah dibentuk sebagai bagian dari etika bernegara (Toule, 2022).

4. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan bab di atas maka dapat disimpulkan bahwa terdapat 3 (tiga) peraturan yang mengatur tentang angkutan barang yaitu UU 22/2009, Permen Hub PM 60/2019, Perda Kota Samarinda 4/2009. Namun dari ketiga peraturan tersebut diketahui bahwa masing-masing mengatur jenis dan bentuk sanksi yang berbeda-beda untuk menegakkan pelanggaran ODOL.

Berdasarkan pembahasan di atas terdapat 3 (tiga) peraturan yang mengatur sanksi terhadap pelanggaran ODOL, namun dari 3 (tiga) peraturan tersebut Perda Kota Samarinda 4/2009 belum menjadi landasan bagi aparat penegak hukum di Kota Samarinda dalam menegakkan pelanggaran ODOL. Adapun Upaya penegakan hukum preventif dan represif yang

diterapkan di Kota Samarinda. Upaya preventif yang dilakukan yaitu berupa pembentukan Peraturan Wali Kota Samarinda dan sosialisasi tentang muatan. Sementara upaya represif yang diberikan oleh aparat penegak hukum di Kota Samarinda yaitu pemberian sanksi pidana dan sanksi administrasi. Sehingga penulis berharap kepada aparat penegak hukum di Kota Samarinda dalam hal menegakkan pelanggaran ODOL dapat menerapkan Perda Kota Samarinda 4/2009 dengan mempertimbangkan beberapa aspek agar dapat memberikan hukuman semaksimal mungkin kepada pelaku ODOL untuk memberikan efek jera.

SARAN DAN REKOMENDASI

Aparat penegak hukum di Kota Samarinda diharapkan dapat menjadikan Perda Kota Samarinda 4/2009 sebagai landasan hukum untuk menegakkan kendaraan bermuatan lebih. Mengingat bahwa ketentuan dalam perda tersebut sudah cukup banyak mengatur tentang ketentuan dan sanksi yang dapat meminimalisir adanya kendaraan bermuatan lebih.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyadari bahwa tulisan ini tidak akan terlaksana dengan baik tanpa adanya bimbingan serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dengan segenap kerendahan hati penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar besarnya kepada kedua orang tua, dosen pembimbing, dan teman-teman seperjuangan penulis.

REFERENSI

- Aji, A. B. W., Wiyatno, P., Arifin, R., & Kamal, U. (2020). Social Justice on Environmental Law Enforcement in Indonesia: The Contemporary and Controversial Cases. *The Indonesian Journal of International Clinical Legal Education*, 2(1), 57–72. Retrieved from <https://doi.org/10.15294/ijicle.v2i1.37324>
- Angraini, M. A. (2021, June 7). BPTD Kaltim Bakal Bangun Posko di Jalan Poros Samarinda - Bontang, Awasi Truk ODOL. *Tribun Kaltim*. Retrieved 13 October 2022 from <https://kaltim.tribunnews.com/2021/06/07/bptd-kaltim-bakal-bangun-posko-di-jalan-poros-samarinda-bontang-awasi-truk-odol?page=all>
- Ansori, L. (2017). Reformasi Penegakan Hukum Perspektif Hukum Progresif. *Jurnal Yuridis*, 4(2), 148–163. Retrieved 13 October 2022 from <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.35586/v4i2.244>
- AR, S. (2009). Penentuan Sanksi Pidana Dalam Suatu Undang-Undang. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 6(4), 615–666. Retrieved from <https://doi.org/https://doi.org/10.54629/jli.v6i4.337>
- Burchardt, D. (2019, May 1). The functions of law and their challenges: The differentiated functionality of international law. *German Law Journal*. Cambridge University Press. Retrieved 26 November 2022 from <https://doi.org/10.1017/glj.2019.29>
- Gultom, T., & Sa'adah, N. (2021). *A Paradigmatic Study to Legally Assess the Authority and Right of Jurisdiction of Public Sector Governance: Examining Discretion in Government Administrative Law*. *International Journal of Criminology and Sociology* (Vol. 10). Retrieved from <https://doi.org/10.6000/1929-4409.2021.10.131>
- Haris Muhammadun, H. (2012). Pengaruh Muatan Lebih Terhadap Kerusakan Jalan di Provinsi Kalimantan Timur. *Warta Penelitian Perhubungan*, 24(4), 359–372. Retrieved from <https://doi.org/10.25104/warlit.v24i4.1018>
- Hutagalung, R. E. (2017). Democratic Policing Manivestasi Independensi Polri dan Implementasi Perubahan Ligkungan Strategis di Era Demokrasi. *Jurnal Keamanan Nasional*, 3(12), 253–270. Retrieved 13 October 2022 from <https://doi.org/https://doi.org/10.31599/jkn.v3i2.171>
- Kansil, F. I. (2014). Sanksi Pidana Dalam Sistem Pidanaan Menurut KUHP dan di Luar KUHP. *Lex Crimen*, 3(3), 26–34. Retrieved 13 October 2022 from <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexcrimen/article/view/5296>
- Ma'ruf, H. (2022). Samarinda Seriusi Larangan Kendaraan ODOL, Dishub dan Polisi akan Tindak Truk Kelebihan Muatan. Retrieved 13 October 2022, from <https://kaltim.tribunnews.com/2022/02/04/samarinda-seriusi-larangan-kendaraan-odol-dishub-dan-polisi-akan-tindak-truk-kelebihan-muatan>
- Muslim, I., Prasetyo, B., & Arif Pratama, R. (2021). Analisis Pencalonan Kepala Daerah Berbasis Hukum Transendental. *Jurnal Ilmiah Galuh*, 9(2), 260–272. Retrieved 10 October 2022 from <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.25157/justisi.v9i2.5852>

- Raharja, I. F. (2014). Penegakan Hukum Sanksi Administrasi Terhadap Perizinan. *Jurnal Ilmu Hukum Inovatif*, 7(2), 117–138. Retrieved 13 October 2022 from <https://online-journal.unja.ac.id/jimih/index>
- Sami'an, S., & Hartati, S. (2022). The Uncertainty of the Law Enforcement in Indonesia to be the Joke of the Community to Comply with Applicable Law. *Scholars International Journal of Law, Crime and Justice*, 5(8), 313–317. Retrieved from <https://doi.org/10.36348/sijlcj.2022.v05i08.002>
- Sanyoto. (2008). Penegakan Hukum di Indonesia. *Jurnal Dinamika Hukum*, 8(3), 199–204. Retrieved from <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.20884/1.jdh.2008.8.3.74>
- Supiyono. (2018). *Keselamatan Lalu Lintas*. Malang: Polinema Press.
- Tjhoeng, M., Ardi, H. M., & Rosdiana. (2019). Penegakan Hukum Terhadap Ahli Waris Yang Tidak Melaporkan Pengangkutan Jenazah Yang Dilakukan Dengan Cara Iring-Iringan di Kota Balikpapan. *Lex Suprema*, 1(2), 1–16. Retrieved 13 October 2022 from <https://jurnal.law.uniba-bpn.ac.id/index.php/lexsuprema/article/view/124/pdf>
- Toule, E. R. M. (2022). Rule of Law and Rule of Ethic in Law Enforcement in Indonesia. *SASI*, 28(1), 56. Retrieved from <https://doi.org/10.47268/sasi.v28i1.752>