

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI DALAM PELANGGARAN KENDARAAN OVER DIMENSION DAN OVER LOADING (ODOL) YANG MENYEBABKAN KERUGIAN PUBLIK

Corporate Criminal Liability for Over Dimension and Over Loading (ODOL) Violations Resulting in Public Harm Title

Safitri Wikan Nawang Sari^{1*}

Habib Hasyim bin Alwi Al bin Yahya²

^{*1&2} Prodi Strata Dua Hukum
Fakultas Hukum Universitas
Achmad Yani Banjarmasin,
Kota Banjarmasin, Provinsi
Kalimantan Selatan, Indonesia

*email:
sarisafitri452@gmail.com

Lisensi: CC-BY 

Abstrak

Pelanggaran kendaraan *over dimension* dan *over loading* (ODOL) masih menjadi permasalahan serius dalam sistem transportasi darat di Indonesia karena berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas, kerusakan infrastruktur jalan, serta kerugian ekonomi dan sosial bagi masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk pertanggungjawaban pidana korporasi dalam pelanggaran kendaraan ODOL yang menyebabkan kerugian publik serta mengkaji efektivitas pengaturan hukum yang berlaku dalam menjerat korporasi sebagai pelaku tindak pidana. Metode Penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Data diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan, literatur hukum, dan putusan yang relevan, kemudian dianalisis secara deskriptif kualitatif. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa pengaturan mengenai ODOL dalam berbagai peraturan perundang-undangan masih lebih berorientasi pada pertanggungjawaban individu, khususnya pengemudi dan pemilik kendaraan, sementara pertanggungjawaban pidana korporasi belum diatur secara komprehensif. Padahal, dalam praktiknya, Pelanggaran ODOL seringkali merupakan hasil kebijakan atau instruksi korporasi yang berorientasi pada efisiensi biaya dan peningkatan keuntungan. Kondisi ini mengakibatkan belum optimalnya penegakan hukum terhadap korporasi sebagai pihak yang memperoleh manfaat langsung dari pelanggaran tersebut. Penelitian ini merekomendasikan perlunya penguatan regulasi mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi dalam pelanggaran ODOL melalui perumusan norma yang lebih tegas, penerapan sanksi pidana dan administratif yang proporsional, serta peningkatan pengawasan dan penegakan hukum secara terpadu. Langkah tersebut diharapkan mampu menciptakan efek jera, meningkatkan kepatuhan korporasi, serta memberikan perlindungan yang lebih efektif terhadap kepentingan dan keselamatan publik.

Kata Kunci:

Pertanggungjawaban Pidana
Korporasi
Over Dimension
Over loading
ODOL
Kerugian Publik

Keywords:

Corporate criminal liability
Over dimension
Over loading
ODOL
Public Losses

Abstract

Over Dimension and Over Loading (ODOL) violations remain a significant issue within Indonesia's land transportation system, as they contribute to traffic accidents, damage to public road infrastructure, and substantial economic and social losses to society. This study aims to analyze corporate criminal liability for ODOL violations that result in public losses and to examine the effectiveness of existing legal regulations in holding corporations accountable as perpetrators of criminal offenses. The Research employs a normative juridical method using statutory and conceptual approaches. Data were collected through library research involving legislation, legal literature, and relevant judicial decisions, and subsequently analyzed using a descriptive qualitative approach. The findings indicate that the current regulatory framework governing ODOL violations primarily focuses on individual liability, particularly that of drivers and vehicle owners, while corporate criminal liability has not been comprehensively regulated. In practice, however, ODOL violations are often the result of corporate policies or directives aimed at reducing operational costs and maximizing profits. This situation has led to suboptimal law enforcement against corporations, despite their direct benefit from such violations. Consequently, the existing legal framework has not fully reflected the principles of justice, legal certainty, and deterrence in addressing ODOL related offenses. This Study recommends strengthening regulations concerning corporate criminal liability in ODOL violations through the formulation of clearer legal norms, the imposition of proportionate criminal and administrative sanctions, and the enhancement of integrated supervision and law enforcement mechanisms. Such measures are expected to create a deterrent effect, improve corporate compliance, and provide more effective protection for public interests and road safety.

PENDAHULUAN

Pelanggaran kendaraan *over dimension* dan *over loading* (ODOL) merupakan salah satu permasalahan serius dalam sistem transportasi darat Indonesia yang berdampak langsung terhadap keselamatan lalu lintas, keberlanjutan infrastruktur jalan, dan perekonomian nasional. Praktik ODOL tidak hanya menimbulkan kerusakan jalan dan jembatan akibat beban kendaraan yang melebihi kapasitas desain infrastruktur, tetapi juga meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian materiil. Dalam praktik distribusi logistik, pelanggaran ODOL sering dilakukan untuk menekan biaya operasional dan meningkatkan keuntungan usaha melalui pengangkutan barang dalam jumlah yang melebihi batas yang ditentukan. Oleh karena itu, permasalahan ODOL tidak dapat dipandang semata-mata sebagai pelanggaran administratif atau kesalahan pengemudi, melainkan juga berkaitan dengan kebijakan dan keputusan korporasi yang memperoleh manfaat ekonomi dari praktik tersebut (Ali, 2021; Atmasasmita, 2022; Kusuma et al.2025).

Secara normatif, Indonesia telah memiliki berbagai instrumen hukum yang mengatur larangan kendaraan ODOL, antara lain Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 277 dan Pasal 307 yang mengatur sanksi terhadap pelanggaran dimensi dan muatan kendaraan. Selain itu, pengaturan teknis mengenai uji tipe kendaraan, batas muatan sumbu terberat, serta kewajiban penyelenggara angkutan barang telah diatur dalam berbagai peraturan pelaksana. Dalam perspektif hukum pidana modern, khususnya setelah berkembangnya doktrin *corporate criminal liability*, korporasi yang memperoleh keuntungan dari suatu tindak pidana seharusnya dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila pelanggaran dilakukan atas kebijakan, perintah, atau kelalaian korporasi. Dengan demikian, kondisi ideal yang diharapkan adalah terciptanya sistem penegakan hukum yang tidak hanya menjerat pengemudi sebagai pelaku lapangan, tetapi juga korporasi sebagai aktor utama yang memperoleh manfaat ekonomi dari praktik ODOL (Muladi, 2020; Huda, 2023; Mahrus Ali, 2022).

Namun demikian, kondisi empiris menunjukkan adanya kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein*. Berbagai penelitian menunjukkan bahwa pelanggaran ODOL masih berlangsung secara masif di Indonesia dan menjadi salah satu penyebab utama kerusakan jalan serta kecelakaan lalu lintas. Penelitian terbaru menunjukkan *prevalensi* kendaraan ODOL di jalan raya Indonesia masih cukup tinggi dan menjadi faktor penting penyebab kerusakan infrastruktur dan kecelakaan lalu lintas. Disisi lain, penegakan hukum lebih banyak diarahkan kepada pengemudi atau pemilik kendaraan perorangan, sedangkan korporasi sebagai pihak yang mengendalikan sistem distribusi dan memperoleh keuntungan seringkali tidak tersentuh proses pidana. Akibatnya, sanksi yang dijatuhkan belum mampu menciptakan efek jera dan belum mencerminkan prinsip keadilan pidana yang menempatkan pihak yang paling bertanggung jawab sebagai subjek hukum yang harus dimintai pertanggungjawaban (Koro, 2025; Muttaqin, 2025; Basyari&Basmantara, 2025).

Penelitian mengenai ODOL sebenarnya telah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya. Pertama, penelitian Rachmanata dan Sudiro (2023) lebih menitikberatkan pada tanggung jawab pelaku usaha pengangkutan barang berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULLAJ) dan belum secara khusus mengkaji konstruksi pertanggungjawaban pidana korporasi. Kedua, penelitian Koro (2025) berfokus pada ODOL sebagai tindak pidana lalu lintas dan efektivitas penegakan hukum, namun belum menganalisis secara mendalam model pemidanaan korporasi. Ketiga, penelitian Kusuma et al (2025) membahas aspek tanggung jawab korporasi terhadap kerusakan jalan akibat ODOL, tetapi belum mengkaji secara komprehensif hubungan antara teori pertanggungjawaban pidana korporasi, kerugian publik, dan formulasi kebijakan hukum pidana yang ideal. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki kebaruan

(novelty) karena berupaya mengkaji secara khusus pertanggungjawaban pidana korporasi dalam pelanggaran ODOL yang menyebabkan kerugian publik melalui pendekatan hukum pidana dan kebijakan kriminal secara lebih komprehensif.

Topik ini menjadi sangat penting dan mendesak untuk diteliti karena praktik ODOL tidak hanya berdampak pada kerugian negara akibat meningkatnya biaya pemeliharaan infrastruktur jalan, tetapi juga mengancam keselamatan masyarakat sebagai pengguna jalan. Berbagai kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan ODOL menunjukkan bahwa pelanggaran tersebut telah berkembang menjadi persoalan keselamatan publik (public safety issue). Jika permasalahan ini tidak segera diatasi melalui pendekatan hukum yang tepat, maka kerugian negara akan terus meningkat, angka kecelakaan lalu lintas sulit ditekan, dan budaya ketidakpatuhan hukum di sektor transportasi akan semakin mengakar. Pihak yang terdampak tidak hanya pemerintah sebagai pemilik infrastruktur, tetapi juga masyarakat luas sebagai pengguna jalan dan korban potensial dari kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan ODOL.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis maupun praktis dalam pengembangan hukum pidana Indonesia, khususnya terkait pertanggungjawaban pidana korporasi. Secara teoritis, penelitian ini dapat memperkaya kajian mengenai penerapan doktrin corporate criminal liability dalam tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan. Secara praktis, hasil penelitian diharapkan mampu memberikan rekomendasi mengenai rekonstruksi kebijakan hukum pidana, formulasi sanksi yang lebih efektif terhadap korporasi pelaku ODOL, serta penguatan mekanisme penegakan hukum yang tidak hanya berorientasi pada pelaku individu tetapi juga korporasi sebagai aktor utama. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu landasan dalam mewujudkan sistem transportasi yang lebih aman, berkeadilan, dan memberikan perlindungan yang optimal terhadap kepentingan publik.

Berdasarkan latar belakang diatas, fokus utama penelitian terletak pada belum optimalnya penerapan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam pelanggaran kendaraan *over dimension* dan *over loading* (ODOL) yang menimbulkan kerugian publik, meskipun korporasi seringkali menjadi pihak yang memperoleh manfaat ekonomi dari pelanggaran tersebut. Atas dasar ini, maka rumusan masalah yang akan di analisa oleh penulis adalah Bagaimana pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap pelanggaran kendaraan *over dimension* dan *over loading* (ODOL) yang menyebabkan kerugian publik dalam sistem hukum pidana Indonesia?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif (*normative legal research*), yaitu penelitian yang menempatkan hukum sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat dan dikaji melalui studi kepustakaan terhadap berbagai sumber hukum yang relevan. Penelitian yuridis normatif dipilih karena fokus penelitian ini adalah menganalisis pengaturan dan konstruksi pertanggungjawaban pidana korporasi dalam pelanggaran kendaraan *Over Dimension* dan *Over Loading* (ODOL) yang menyebabkan kerugian publik berdasarkan peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, dan teori pertanggungjawaban pidana korporasi. Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*) guna memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai norma hukum yang mengatur pertanggungjawaban pidana korporasi dalam sektor transportasi darat.

Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer meliputi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023, Peraturan Pemerintah dan Peraturan teknis terkait pengangkutan barang serta pengendalian kendaraan ODOL, dan putusan Pengadilan yang berkaitan dengan pelanggaran ODOL. Bahan hukum sekunder meliputi buku ajar, buku referensi,

monograf, hasil penelitian, artikel jurnal nasional dan internasional yang membahas hukum pidana, pertanggungjawaban pidana korporasi, penegakan hukum lalu lintas, serta kebijakan kriminal. Adapun bahan hukum tersier terdiri atas kamus hukum, ensiklopedia hukum, dan sumber – sumber penunjang lainnya yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara deskriptif kualitatif, yaitu dengan menginventarisasi, mengklasifikasikan, dan menginterpretasikan seluruh bahan hukum yang telah dikumpulkan untuk kemudian dianalisis secara sistematis berdasarkan teori pertanggungjawaban pidana korporasi, teori penegakan hukum, dan teori perlindungan hukum. Data yang diperoleh dianalisis melalui metode penafsiran hukum (*legal interpretation*) dan argumentasi hukum (*legal reasoning*) untuk menemukan kesesuaian antara norma hukum yang berlaku dengan praktik penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL. Hasil analisis kemudian digunakan untuk mengevaluasi efektivitas pengaturan yang ada serta merumuskan rekomendasi kebijakan hukum pidana yang lebih efektif dalam menjerat korporasi sebagai pelaku yang memperoleh manfaat ekonomi dari pelanggaran ODOL yang menimbulkan kerugian publik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pertanggungjawaban Pidana Korporasi terhadap Pelanggaran Kendaraan Over Dimension dan Over Loading (ODOL) yang Menyebabkan Kerugian Publik dalam Sistem Hukum Pidana Indonesia.

1. Konstruksi Hukum Pelanggaran ODOL dalam Sistem Hukum Positif Indonesia

Pelanggaran *Over Dimension* dan *Over Loading* (ODOL) merupakan salah satu bentuk pelanggaran hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang memiliki dampak multidimensional, yakni terhadap keselamatan pengguna jalan, kerusakan infrastruktur, serta kerugian ekonomi negara. Secara normatif, pengaturan mengenai ODOL terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), khususnya Pasal 277 yang mengatur modifikasi kendaraan yang menyebabkan perubahan tipe dan dimensi kendaraan tanpa izin serta Pasal 307 yang mengatur kendaraan yang beroperasi melebihi daya angkut yang ditetapkan. Namun demikian, substansi pengaturan tersebut masih berorientasi pada pelaku perseorangan dan belum secara eksplisit mengatur pertanggungjawaban pidana korporasi.

Dalam perspektif *Grand theory* teori negara hukum yang dikemukakan A.V. Dicey menjelaskan hukum harus mampu memberikan perlindungan terhadap kepentingan masyarakat melalui penegakan norma yang efektif. Negara memiliki kewajiban menjamin keselamatan publik dan mencegah penyalahgunaan aktivitas ekonomi yang mengorbankan kepentingan masyarakat. Praktik ODOL yang dilakukan secara sistematis oleh perusahaan angkutan menunjukkan adanya penyimpangan terhadap prinsip negara hukum karena keuntungan ekonomi korporasi diperoleh dengan mengorbankan keselamatan publik dan infrastruktur negara.

Penelitian terbaru menunjukkan bahwa prevalensi kendaraan ODOL di jalan raya Indonesia masih sangat tinggi. Studi dalam *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* menemukan bahwa sekitar 37,78 % kendaraan angkutan barang masih beroperasi dalam kondisi ODOL dan menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas serta kerusakan jalan (Widyanti Ari, et al, 2025).

Temuan tersebut menunjukkan bahwa ODOL bukan lagi persoalan individual yang dilakukan pengemudi, melainkan telah berkembang menjadi pola bisnis yang melibatkan kebijakan korporasi.

2. Analisis Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Pelanggaran ODOL

Dalam doktrin hukum pidana modern, korporasi telah diakui sebagai subjek hukum pidana yang dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindak pidana yang dilakukan untuk dan atas nama korporasi. Doktrin ini berkembang melalui teori *identification theory*, *vicarious liability theory*, *corporate culture theory*, dan *functional perpetrator theory*.

Identification theory adalah pertanggungjawaban pidana dapat dibebankan kepada korporasi apabila perbuatan pidana tersebut dilakukan oleh orang – orang yang merupakan *directing mind* (otak dibalik kebijakan – kebijakan korporasi dalam menjalankan kegiatan usaha) dari korporasi tersebut. *Vicarious liability theory* atau teori pertanggungjawaban pidana pengganti adalah pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada pemberi kerja, dalam hal ini korporasi atas perbuatan pekerjanya sepanjang perbuatan yang dilakukan pekerjanya tersebut dalam lingkup pekerjaan atau jabatannya (Tampubolon, et al, 2026). *Corporate culture theory* adalah teori pertanggungjawaban pidana korporasi yang menempatkan budaya, kebijakan, sistem kerja, nilai, atau kebiasaan yang berkembang dalam korporasi sebagai dasar untuk menentukan ada atau tidaknya kesalahan korporasi, maknanya kesalahan korporasi tidak hanya dicari pada direksi atau pegawai tertentu, tetapi pada *corporate culture* yang berkembang dalam organisasi tersebut. Apabila budaya perusahaan secara sistematis mendorong pelanggaran hukum demi keuntungan perusahaan, maka korporasi dapat dipidana (Brouwer, 2025). Contoh terkait kasus pelanggaran ODOL, sebuah perusahaan logistik menetapkan target pengiriman yang sangat tinggi dan secara tidak tertulis mengharuskan sopir mengangkut muatan melebihi kapasitas kendaraan. Walaupun direksi tidak pernah mengeluarkan perintah tertulis untuk melakukan ODOL, tetapi perusahaan mengetahui praktik tersebut, perusahaan memperoleh keuntungan dari praktik tersebut, perusahaan tidak melakukan pengawasan dan pencegahan. Dalam kondisi ini, budaya perusahaan telah mendorong terjadinya pelanggaran ODOL sehingga korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana berdasarkan *Corporate Culture Theory*. Selanjutnya, *Functional Perpetrator Theory* / Teori Pelaku Fungsional / *Functioneel Daderschap* adalah teori yang berasal dari doktrin hukum pidana Belanda, teori ini dikembangkan oleh ahli hukum Belanda yang bernama Roling dan kemudian dipertegas dalam berbagai putusan Hoge Raad (Mahkamah Agung Belanda). Menurut *Functional Perpetrator Theory* / Teori Pelaku Fungsional / *Functioneel Daderschap* bahwa suatu tindak pidana dapat dianggap dilakukan oleh korporasi apabila perbuatan tersebut terjadi dalam lingkup kegiatan usaha korporasi, korporasi mempunyai kemampuan untuk mengendalikan atau mencegah perbuatan tersebut, serta korporasi menerima atau memperoleh manfaat dari perbuatan tersebut. Dengan demikian, korporasi dipandang sebagai pelaku fungsional meskipun tindakan fisik dilakukan oleh orang-orang yang bekerja untuk korporasi (Saipudin et al, 2025). Contoh terkait kasus pelanggaran ODOL, Perusahaan angkutan barang memiliki 200 armada truk dalam hal ini manajemen perusahaan menentukan jumlah muatan, mengatur jadwal distribusi, memperoleh keuntungan dari pengangkutan barang. Sopir hanya menjalankan instruksi operasional, walaupun secara fisik yang mengemudikan truk adalah sopir, berdasarkan *functional perpetrator theory* maka pelanggaran ODOL sebagai tindak pidana dianggap sebagai perbuatan korporasi karena dilakukan dalam aktivitas usaha perusahaan, perusahaan mampu mengendalikan kegiatan tersebut dan perusahaan memperoleh keuntungan dari pelanggaran. Oleh karena itu, korporasi dapat diposisikan sebagai pelaku tindak pidana.

Pertanggungjawaban pidana korporasi sebagai subyek tindak pidana secara umum menurut KUHP Nasional / Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 diatur dalam Pasal 45 sampai dengan Pasal 50 yang pada intinya menyatakan bahwa korporasi mencakup Badan Hukum yang berbentuk Perseroan Terbatas, Yayasan, Koperasi, Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau yang disamakan dengan itu, serta perkumpulan baik yang berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum, badan usaha yang berbentuk Firma, Persekutuan Komanditer atau yang disamakan dengan itu sesuai ketentuan undang-undang. Pertanggungjawaban pidana yang dilakukan korporasi dalam melakukan

tindak pidana, dalam hal a) termasuk dalam lingkup usaha atau kegiatan sebagaimana ditentukan dalam anggaran dasar atau ketentuan lain yang berlaku bagi korporasi; b) menguntungkan korporasi secara melawan hukum; c) diterima sebagai kebijakan korporasi; d) korporasi tidak melakukan langkah – langkah yang diperlukan untuk melakukan pencegahan untuk mencegah dampak yang lebih besar dan memastikan kepatuhan terhadap ketentuan hukum yang berlaku guna menghindari terjadinya tindak pidana; dan e) korporasi membiarkan terjadinya tindak pidana.

Dalam hal pertanggungjawaban atas tindak pidana oleh korporasi dikenakan terhadap pengurus korporasi yang mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi atau orang yang berdasarkan hubungan kerja atau berdasarkan hubungan lain yang bertindak untuk dan atas nama korporasi atau bertindak demi kepentingan korporasi, pemberi perintah, pemegang kendali, dan / atau pemilik manfaat korporasi, baik secara sendiri-sendiri maupun bersama-sama. Dengan adanya Pasal 45 sampai dengan Pasal 50 KUHP Nasional / Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 terkait korporasi sebagai subjek tindak pidana memberikan implikasi korporasi harus bisa memperhitungkan resiko hukum pidana apabila melakukan atau membiarkan tindak pidana atau gagal dalam melakukan langkah - langkah pencegahan yang wajar, hal ini juga diatur dalam PERMA (Peraturan Mahkamah Agung) Nomor 13 Tahun 2016 yang menyatakan korporasi dapat dinyatakan bersalah apabila korporasi memperoleh keuntungan atau manfaat dari tindak pidana yang dilakukannya untuk kepentingan korporasi atau korporasi tidak melakukan langkah - langkah yang diperlukan untuk melakukan pencegahan atas terjadinya tindak pidana dan memastikan kepatuhan terhadap ketentuan hukum yang berlaku guna menghindari terjadinya tindak pidana.

KUHP Nasional / Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 dan PERMA (Peraturan Mahkamah Agung) Nomor 13 Tahun 2016 mengakomodasi teori *identification theory*, *vicarious liability theory*, *corporate culture theory*, dan *functional perpetrator theory*. Akan tetapi yang lebih dominan digunakan dalam praktik adalah model *corporate culture theory* yang lebih berfokus pada model atribusi kesalahan korporasi yang menilai kesalahan (*actus reus*) berdasarkan kebijakan dan budaya korporasi. Budaya korporasi menjadi faktor dominan bila budaya internal memberi peluang atau mendorong terjadinya tindak pidana sehingga pertanggungjawaban korporasi juga berimplikasi pada budaya organisasi yang lebih etis. Apabila korporasi tidak bisa menerapkan budaya organisasi yang sehat maka korporasi akan lebih rentan dijerat tindak pidana, sehingga pertanggungjawaban korporasi tidak hanya berfungsi sebagai alat penegakan hukum, tetapi juga sebagai instrumen pencegahan dan pembinaan tata kelola perusahaan yang baik.

Menurut Muladi (2020), pertanggungjawaban pidana korporasi dapat dikenakan apabila tindak pidana dilakukan dalam lingkup kegiatan usaha korporasi dan memberikan keuntungan bagi korporasi.

Dalam praktik ODOL, pengemudi sering kali hanya berperan sebagai pelaksana lapangan, keputusan untuk mengangkut muatan melebihi kapasitas umumnya berasal dari kebijakan perusahaan atau pihak manajemen yang bertujuan menekan biaya distribusi dan meningkatkan keuntungan. Penelitian Rachmanata dan Sudiro menunjukkan bahwa pelanggaran ODOL pada umumnya berkaitan dengan strategi efisiensi biaya yang diterapkan pelaku usaha angkutan barang (Rachmanata dan Sudiro, 2023).

Berdasarkan applied theory pertanggungjawaban pidana, unsur-unsur pertanggungjawaban pidana korporasi, meliputi : 1) adanya perbuatan melawan hukum; 2) adanya kesalahan; 3) adanya hubungan antara pelaku dan korporasi; 4) adanya manfaat yang diperoleh korporasi. Keempat unsur tersebut pada dasarnya terpenuhi dalam pelanggaran ODOL. Korporasi memperoleh keuntungan ekonomi melalui pengurangan frekuensi pengiriman barang sehingga biaya operasional menjadi lebih rendah. Disisi lain, masyarakat menanggung resiko kecelakaan dan kerusakan infrastruktur.

Penelitian Kusuma et al menunjukkan bahwa kerusakan jalan akibat ODOL tidak hanya menimbulkan kerugian negara tetapi juga menunjukkan adanya hubungan langsung antara kebijakan operasional perusahaan dengan timbulnya kerusakan infrastruktur publik (Kusuma et al, 2025).

Dengan demikian, secara teoritis dan normatif, korporasi memenuhi syarat untuk diposisikan sebagai pelaku tindak pidana ODOL.

3. Penegakan Hukum terhadap Korporasi Pelaku ODOL

Berdasarkan *middle theory* penegakan hukum dari Lawrence M Friedman, efektivitas hukum dipengaruhi oleh tiga unsur, yaitu : 1) struktur hukum (legal structure); 2) substansi hukum (legal substance); 3) budaya hukum (legal culture). Dari segi struktur hukum, penegakan hukum ODOL masih didominasi oleh pendekatan administratif, melalui jembatan timbang, tilang dan pembatasan operasional kendaraan. Penegakan pidana terhadap korporasi hampir tidak pernah dilakukan meskipun pelanggaran dilakukan secara berulang. Kemudian, ditinjau dari segi substansi hukum, penegakan hukum ODOL dalam Pasal 277 dan Pasal 307 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (UULLA) belum secara tegas mengatur mekanisme pemidanaan korporasi. Akibatnya aparat penegak hukum cenderung hanya memproses pengemudi atau pemilik kendaraan secara individual. Penelitian Muttaqin (2025) menemukan adanya ketidakseimbangan pengaturan sanksi antara over dimension dan over loading sehingga efektivitas penegakan hukum menjadi rendah. Terakhir, dari segi budaya hukum, menunjukkan bahwa budaya hukum yang berkembang bahwa ODOL masih dianggap sebagai praktik bisnis yang lazim dalam industri logistik, karena adanya budaya *permissive* (pemakluman) untuk mentoleransi terhadap ODOL dengan alasan efisiensi distribusi barang dan pengendalian biaya logistik. Namun toleransi tersebut justru memperkuat praktik pelanggaran yang merugikan masyarakat. Ketiga unsur – unsur tersebut menunjukkan berbagai kelemahan dalam penanganan ODOL di Indonesia.

4. Kerugian Publik sebagai Dasar Penguatan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi.

Dalam perspektif teori perlindungan hukum yang dikemukakan oleh Philipus M. Hadjon bahwa negara wajib memberikan perlindungan terhadap masyarakat dari tindakan yang mengancam hak dan kepentingannya. Kerugian publik akibat ODOL, antara lain : a) kerugian infrastruktur; b) kecelakaan lalu lintas; c) kerugian ekonomi negara. Untuk kerugian infrastruktur jalan, kajian terbaru menunjukkan bahwa kendaraan ODOL mempercepat penurunan umur layanan jalan dan meningkatkan biaya pemeliharaan jalan secara signifikan. Dampak dari penurunan umur layan yang lebih cepat ini adalah kenaikan biaya pemeliharaan jalan sebesar 17.38% untuk ruas tol Jakarta, Bogor, Ciawi, Tol JORR E naik 13.59 % dan tol padalarang, cileunyi naik 10.89 % dari biaya normal pemeliharaan jalan (Fitrianingsih & Kurnia, 2025). Bahkan kebijakan Zero ODOL belum mampu menekan kerugian tersebut secara optimal. Sedangkan, untuk kerugian publik yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas bahwasanya kendaraan ODOL memiliki resiko kecelakaan lebih tinggi, karena : ketidakseimbangan kendaraan, kegagalan sistem pengereman, meningkatnya jarak pengereman, dan ketidakstabilan kendaraan. Penelitian International dari widyanti, Ari et al (2025) mengkonfirmasi bahwa kendaraan ODOL merupakan salah satu faktor utama penyebab kecelakaan pada jaringan jalan raya. Selanjutnya, untuk kerugian publik yang menimbulkan kerugian ekonomi negara bahwasanya terkait biaya perbaikan infrastruktur yang rusak akibat ODOL pada akhirnya dibebankan kepada negara melalui anggaran publik sehingga masyarakat luas ikut menanggung biaya eksternal yang seharusnya menjadi tanggung jawab korporasi (Rachmanata & Sudiro, 2022; Fitrianingsih & Kurnia, 2025). Dalam konteks ini, kerugian publik dapat dijadikan dasar pemberatan pidana terhadap korporasi karena dampaknya melampaui hubungan privat antara perusahaan dan konsumen sebagai pengguna fasilitas infrastuktur negara, akan tetapi lebih dari

itu terjadinya kerusakan yaang massive merugikan masyarakat berdasarkan fakta nyata di lapangan / fakta berbicara sendiri (*res ipsa loquitur*).

5. Rekonstruksi Model Pertanggungjawaban Pidana Korporasi terhadap Pelanggaran ODOL

Berdasarkan hasil analisis bahan hukum primer, sekunder dan tersier, ditemukan bahwa kelemahan utama terletak pada belum adanya formulasi yang tegas mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi dalam pelanggaran ODOL. Oleh karena itu diperlukan rekonstruksi kebijakan hukum pidana melalui :

- a. Reformulasi Norma Hukum, dalam hal ini Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (UULLAJ) perlu direvisi dengan memasukkan ketentuan eksplisit mengenai korporasi sebagai subjek tindak pidana ODOL, mekanisme pembuktian kesalahan ODOL, dan bentuk pertanggungjawaban direksi dan pengurus.
- b. Penerapan Strict Corporate Liability, dalam hal ini untuk pelanggaran ODOL yang dilakukan secara sistematis dan berulang, korporasi dapat dikenai pertanggungjawaban tanpa harus membuktikan kesalahan individu tertentu selama terbukti memperoleh manfaat dari pelanggaran ODOL.
- c. Pemberatan sanksi, dalam hal ini sanksi yang diberikan terhadap korporasi yang melakukan pelanggaran ODOL dapat berupa pidana denda yang proporsional dengan keuntungan yang diperoleh, pencabutan izin usaha, penghentian sementara operasional, pembayaran ganti rugi terhadap kerugian publik, dan kewajiban pemulihan infrastruktur.
- d. Penguatan Pengawasan digital, dalam hal ini pemanfaatan teknologi harus diperkuat dengan pemasangan, antara lain :

1. *Weight in Motion* (WIM)

Weight in Motion (WIM) adalah teknologi penimbangan kendaraan yang dilakukan secara otomatis ketika kendaraan sedang bergerak tanpa harus berhenti di jembatan timbang. Cara kerjanya, sensor dipasang pada permukaan jalan, ketika truk melintas, sensor akan mengukur berat total kendaraan, beban pada setiap sumbu roda, jumlah sumbu kendaraan, dan kecepatan kendaraan. Data tersebut langsung dikirim ke pusat pengendalian untuk dianalisis.

Penggunaan *Weight in Motion* (WIM) dalam penegakan hukum ODOL sangat bermanfaat dalam hal mendeteksi kendaraan yang melebihi batas muatan secara real time, mengurangi praktik penghindaran pemeriksaan di jembatan timbang, memungkinkan pengawasan selama 24 jam, menjadi alat bukti elektronik untuk mengidentifikasi perusahaan pemilik kendaraan. Contohnya, sebuah truk memiliki batas muatan 20 ton, tetapi saat melewati sensor WIM terdeteksi membawa muatan 35 ton. Data tersebut langsung terekam dan dapat ditelusuri kepada perusahaan pengangkut yang bertanggung jawab.

2. *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) adalah sistem penegakan hukum lalu lintas berbasis teknologi elektronik menggunakan kamera pengawas (CCTV) dan perangkat digital untuk mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara otomatis. Cara kerjanya, kamera ETLE dipasang di titik – titik strategis, kamera merekam kendaraan yang melakukan pelanggaran, sistem secara otomatis membaca nomor polisi kendaraan (*Automatic Number Plate Recognition*), data kendaraan dicocokkan dengan database registrasi kendaraan. Dalam konteks, terjadinya pelanggaran ODOL, ETLE dapat digunakan untuk mengidentifikasi kendaraan angkutan barang yang dimodifikasi secara ilegal (*over dimension*), kamera

dapat mendokumentasikan bentuk fisik kendaraan yang melebihi spesifikasi standar, serta data kendaraan dapat ditelusuri kepada pemilik atau korporasi pengangkut.

Penggunaan ETLE dalam penegakan hukum ODOL sangat bermanfaat dalam hal mengurangi kontak langsung antara petugas dan pelanggar, meminimalkan peluang pungutan liar, serta meningkatkan transparansi dan akuntabilitas penegakan hukum.

3. Integrasi Data Logistik Nasional

Integrasi data logistik nasional adalah sistem yang menghubungkan berbagai basis data yang berkaitan dengan aktivitas transportasi dan distribusi barang dalam satu jaringan informasi yang terintegrasi. Data yang dapat dihubungkan, meliputi : data registrasi kendaraan dari Korlantas Polri, data uji berkala (KIR), data perusahaan angkutan barang, data perizinan usaha. Data muatan dan manifest barang, data pelabuhan dan terminal logistik, data WIM dan ETLE, dan data dari Kementrian Perhubungan dan Pemerintah Daerah.

Penggunaan Integrasi Data Logistik Nasional dalam penegakan hukum ODOL sangat bermanfaat untuk mengetahui siapa pemilik kendaraan, untuk mengetahui perusahaan pengangkut , untuk mengetahui jenis dan jumlah barang yang diangkut, dan untuk menelusuri pola pelanggaran yang dilakukan secara berulang. Contohnya, sebuah truk terdeteksi ODOL melalui WIM, sehingga menggunakan integrasi data logistik nasional dapat diketahui, ternyata kendaraan tersebut milik perusahaan A. Perusahaan A telah melakukan pelanggaran serupa sebanyak 15 kali dalam satu tahun. Kendaraan sedang mengangkut barang milik perusahaan B, serta terdapat keuntungan ekonomi yang diperoleh dari praktik ODOL tersebut.

Dengan sistem ini, dapat meningkatkan efektivitas aparat penegak hukum dalam menindak pelaku pelanggaran ODOL tidak hanya menindak pengemudi, tetapi juga dapat menelusuri, mengidentifikasi, dan menjerat korporasi yang melakukan pelanggaran ODOL secara sistematis sebagai pihak yang memerintahkan atau memperoleh manfaat dari pelanggaran.

KESIMPULAN

Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap pelanggaran kendaraan *over dimension* dan *over loading* (ODOL) yang menyebabkan kerugian publik dalam sistem hukum pidana Indonesia belum diatur secara komprehensif , masih berorientasi pada pelaku perseorangan. Padahal praktik ODOL pada umumnya merupakan kebijakan bisnis korporasi untuk memperoleh keuntungan ekonomi melalui efisiensi biaya distribusi. Akibat praktik ODOL oleh korporasi banyak kerugian bersifat publik yang ditimbulkan yang berdampak pada keselamatan masyarakat, kerusakan infrastruktur dan kerugian keuangan negara. Karena sistem penegakan hukum saat ini lebih berorientasi pada pelaku perseorangan sehingga belum memberikan efek jera terhadap korporasi pelaku ODOL, oleh karena itu diperlukan reformulasi kebijakan hukum pidana yang menempatkan korporasi sebagai subjek utama pertanggungjawaban pidana dalam pelanggaran ODOL dengan penggunaan teknologi informasi untuk membantu membuktikan unsur-unsur pertanggungjawaban pidana korporasi, diantaranya adanya pelanggaran hukum dari kendaraan ODOL yang terdeteksi, adanya hubungan antara kendaraan dan korporasi, adanya keuntungan yang diperoleh korporasi serta adanya pola pelanggaran yang dilakukan berulang. Teknologi informasi yang digunakan WIM sebagai alat pendeteksi berat kendaraan, ETLE sebagai alat identifikasi dan dokumentasi pelanggaran, serta integrasi data logistik nasional sebagai sarana penelusuran keterlibatan korporasi sehingga

pertanggungjawaban pidana tidak berhenti pada pengemudi, tetapi dapat diarahkan kepada korporasi yang menjadi aktor utama dalam praktik ODOL.

REFERENSI

Buku:

Ali, M (2021). *Asas-Asas Hukum Pidana Korporasi*. Jakarta: Kencana

Atmasasmita, R (2022). *Teori Hukum Integratif*. Jakarta: Prenadamedia

Chazawi, A. (2020) *Pelajaran Hukum Pidana*. Jakarta: RajaGrafindo Persada

Hamzah, A. (2021). *Asas – Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta

Huda, C. (2023). *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Jakarta: Kencana.

Marzuki, P.M. (2021). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana.

Muladi. (2020). *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Bandung: Alumni.

Rahardjo, S. (2020). *Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Genta Publishing.

Soekanto, S. (2021). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.

Tampubolon, M et al (2026). *Hukum Pidana: Teori, Sistem, dan Implementasi*. Jakarta:Cipta Digital Edukasi

Waluyo, B. (2022). *Pidana dan Pemidanaan*. Jakarta: Sinar Grafika

Jurnal:

Brouwer, Evan, Darryl. (2025) *Corporate Culture Model Sebagai Alasan Penghapus Pidana Korporasi : Justifikasi Teoritis Pemidanaan Korporasi Dalam KUHP*, Tanjung Pura Law Journal, 9 (1), 33-59

Fitrianingsih, Ligar., & Kurnia, Ranna. (2025) *Dampak Beban Sumbu Kendaraan Berlebih (Over Dimension Over Loading) Terhadap Penurunan Umur Layan Perkerasan Jalan Dan Peningkatan Kebutuhan Biaya Pemeliharaan Jalan Tol*, Jurnal Teknik Sipil (Journal of Civil Engineering) Institut Teknologi Bandung, 32 (2), 221-232.

Irwansyah, J.M., & Zarzani R (2024). *Traffic Accident Crime Due to Over Dimension Overload On Freight Transport Vehicles (Analysis of Decision Number: 49/Pid.SUS/2022/PN-IDI)*. International Journal of Society and Law, 2(2), 1142-1155.

Koro, A. D. (2025). *Over Dimension dan Over Loading Sebagai Tindak Pidana Lalu Lintas*. Bhayangkara Law Review, 2(1), 54-67

Kusuma, W. W., et al. (2025). *Legal Aspect of Corporate Responsibility for Road Damage Caused by Overdimensioned and Overloaded Transport Vehicles*. Jurnal Mercatoria, 18 (1), 1-17.

Muttaqin, R. (2025). *Analysis of Law Enforcement Against ODOL Violations*. De Jure Critical Laws Journal.

Rachmanata, N., & Sudiro, A. (2022). *Tanggung Jawab Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut Barang yang ODOL*. Jurnal Hukum Adigama, 5(2), 320-339

Saipudin, Lalu., et al. (2025). *The Concept of Corporate Criminal Liability in Indonesian Criminal Law System*. Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan, 13 (2) August 2025, 476-499

Widyanti, Ari., et al. (2025). *Over Dimension and Over Load (ODOL) truck in highways : Prevalence and modeling intention to operate ODOL truck, lesson learned from Indonesia*. Elsevier Science Direct Journal, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 29 (2025) 101320, 1-10