

TANGGUNG JAWAB BAGI PENGENDARA ODONG-ODONG DI JALAN RAYA

Christi Oksar Heris Indradewi¹⁾, Endang Prasetyawati²⁾

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

christioksar1@gmail.com

ABSTRACT

Odong-odong is a two-wheeled, three-wheeled or four-wheeled vehicle that is specially made or modified from another vehicle and is designed to be similar to public transportation such as a small bus or something similar so that it looks unique, attractive and can accommodate many passengers. that odong-odong, although modified for uniqueness and entertainment, has several serious problems regarding the safety and legality of its operation on the highway. Careless modifications can have a negative impact on the safety of passengers and drivers, while unclear regulations cause problems that arise when odong-odong drivers do not have a driving license (SIM) which is required by Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road transportation is further regulated in Government Regulation No. 55 of 2012 concerning Vehicles. The aim of the research is to find out how to understand and explain how to handle the problem of regulating odong-odong in Law No. 22 of 2009 concerning road traffic and transportation. The research method used is normative, research results. odong-odong in law number 22 of 2009 concerning road traffic and transportation and the Republic of Indonesia Government regulation number 55 of 2012 concerning Vehicles that as a government step in integrating this odong-odong in the traffic system. odong-odong does not have safety standards made by law.

keywords : the responsibility of the driver, odong-odong, the road

ABSTRAK

Odong-odong adalah kendaraan roda dua,roda tiga,roda empat yang dibuat khusus atau hasil modifikasi dari kendaraan lain dan didesain serupa dengan kendaraan umum seperti bus kecil atau semacamnya agar terlihat unik, menarik dan dapat memuat penumpang banyak. bahwa odong-odong, meskipun diubah untuk keunikan dan hiburan, memiliki beberapa masalah serius terkait dengan keselamatan dan legalitas operasionalnya di jalan raya. Modifikasi yang asal-asalan dapat berdampak buruk pada keselamatan penumpang dan sopir, sementara regulasi yang kurang jelas menimbulkan Permasalahan yang muncul adalah ketika pengemudi odong-odong tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang telah diwajibkan oleh UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Tujuan penelitian adalah Untuk Mengetahui memahami dan memaparkan dalam menangani permasalahan pengaturan odong-odong di uu no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Metode penelitian yang digunakan adalah normatif, Hasil Penelitian. odong-odong dalam undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan peraturan Pemerintah republik indonesia nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan bahwa sebagai langkah pemerintah dalam mengintegrasikan odong-odong ini dalam sistem lalu lintas.odong-odong tidak mempunyai standar keamanan yang dibuat oleh undang-undang

kata kunci : tanggung jawab pengendara, odong-odong, jalan raya

PENDAHULUAN

Odong-odong adalah kendaraan roda dua, roda tiga, roda empat yang dibuat khusus atau hasil modifikasi dari kendaraan lain dan didesain serupa dengan kendaraan umum seperti bus kecil atau semacamnya agar terlihat unik, menarik dan dapat memuat penumpang banyak. Biasanya Odong-odong dirubah tampilannya menjadi berbagai karakter dan gambar seperti kereta atau yang lainnya, dan juga disediakan musik agar yang menaikinya terhibur untuk anak-anak. Modifikasi Odong-odong yang terkesan asal-asalan tanpa melalui uji tipe dan uji berkala, hal tersebut berdampak pada keamanan dari penumpang maupun sopir itu sendiri. Perubahan modifikasi pada kendaraan juga dapat membuat kendaraan tersebut menjadi illegal, karena Odong-odong dimodifikasi sedemikian rupa meliputi bentuk, dimensi, kapasitas muatan, bahkan terdapat juga sampai pergantian mesin. Odong-odong secara objek kebendaannya merupakan penghasilan dari pemiliknya selaku pengusahanya yang juga dilakukan untuk mencari penghasilan, yang mana penghasilan bagi pemiliknya. Sedangkan odong-odong secara pengoperasiannya berhubungan dengan keselamatan jiwa para penumpangnya. Jadi secara pengoperasiannya dan objek kebendaannya berhubungan dengan dua hal yaitu keselamatan penumpang dan penghasilan.

Odong-odong memiliki sejarah yang melibatkan evolusi dan adaptasi dari masa ke masa. Asal mula istilah "odong-odong" mungkin berasal dari kata Belanda "draaien," yang berarti berputar, merujuk pada kendaraan ini yang dapat berputar di bagian depannya. Pada awalnya, odong-odong muncul pada Pekan Raya Jakarta (Jakarta Fair) pada pertengahan tahun 1970-an. Kendaraan ini hadir dalam bentuk yang sederhana dan umumnya digunakan sebagai kendaraan hiburan di keramaian warga seperti pasar malam, taman bermain, pasar, dan taman rekreasi.

Odong-odong yang beroperasi di jalan raya seringkali menghadapi risiko kecelakaan yang lebih tinggi dari pada wahana lainnya. Ini dapat mencakup tabrakan dengan kendaraan lain, risiko terjatuh, atau bahkan tersangkut di lalu lintas. Odong-odong biasanya dirancang untuk digunakan di area tertentu, seperti taman bermain atau area khusus wahana hiburan. Penggunaannya di jalan raya yang dirancang untuk lalu lintas kendaraan bermotor mungkin tidak sesuai dan berpotensi berbahaya. Odong-odong yang beroperasi di jalan raya mungkin tidak memiliki standar keselamatan yang sama seperti kendaraan bermotor lainnya. Ini bisa termasuk kurangnya perlindungan tabrakan, rem yang buruk, atau pencahayaan yang tidak memadai. Operator odong-odong yang mengemudikan wahana di jalan raya mungkin kurang berpengalaman dalam menghadapi lalu lintas dan kondisi jalan yang berbeda. Odong-odong di jalan raya bisa menjadi elemen tak terduga dalam lalu lintas, yang sulit diprediksi oleh pengemudi kendaraan lain. Hal ini dapat meningkatkan risiko tabrakan dan kecelakaan. Kecelakaan yang melibatkan odong-odong di jalan raya dapat menciptakan kompleksitas hukum dalam menentukan tanggung jawab, pemilik wahana, dan pihak yang bertanggung jawab dalam kasus cedera atau kerusakan. Mengingat risiko keselamatan yang signifikan yang terkait dengan odong-odong di jalan raya, penting untuk mempertimbangkan regulasi yang ketat dan pemantauan yang cermat untuk melindungi penumpang dan pengguna jalan lainnya.

Selain itu, undang-undang lalu lintas angkutan jalan tidak dengan eksplisit mengklasifikasikan odong-odong sebagai kendaraan tertentu. Hal ini dapat menimbulkan keraguan mengenai bagaimana odong-odong harus diatur. apakah sebagai kendaraan bermotor atau non-motor? dan bagaimana aturan yang ada harus diterapkan padanya? Odong-odong mungkin bukan memiliki standar teknis dengan keamanan dimana ditetapkan UU LLAJ untuk kendaraan. Hal ini dapat memunculkan risiko keselamatan bagi pengguna jalan lainnya dan penumpang odong-odong. Oleh karena itu, UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) mengharuskan pengemudi kendaraan untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Namun, pertanyaan muncul mengenai apakah pengemudi odong-odong juga harus memiliki SIM, mengingat karakteristik dan peruntukannya yang khusus. Pengaturan odong-odong harus mempertimbangkan dampaknya terhadap keselamatan dan keteraturan lalu lintas. Odong-odong mungkin menyebabkan gangguan pada aliran lalu lintas dan berpotensi menciptakan risiko kecelakaan. odong-odong sering terkait masyarakat dan anak-anak tertentu. Pengaturan yang terlalu tegas atau mengabaikan keselamatan dapat menimbulkan kecelakaan. Pengaturan hukum mengenai odong-odong mungkin tidak selaras dengan perkembangan sosial dan teknologi, serta tidak memadai dalam mengatasi konflik yang timbul dalam penerapan aturan di jalan raya. Pengenaan sanksi terhadap pengemudi odong-odong yang melanggar aturan lalu lintas mungkin sulit dilakukan karena pertimbangan budaya, infrastruktur peraturan hukum yang kurang memadai, dan kendala praktis lainnya

Permasalahan yang muncul adalah ketika pengemudi odong-odong tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang telah diwajibkan oleh UU N 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Ketidak memenuhinya persyaratan ini dapat menimbulkan pertanyaan mengenai legalitas operasi odong-odong di jalan raya dan dapat menghadirkan risiko keselamatan bagi pengemudi, penumpang, serta pengguna jalan lainnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian hukum normatif mengacu pada penelitian hukum yang bertujuan untuk menemukan kaidah-kaidah hukum, asas-asas hukum, dan doktrin-doktrin untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan hukum. Penelitian hukum normatif dilakukan untuk mencari solusi terhadap permasalahan hukum yang ada. Hasil penelitian ini bertujuan untuk memberikan pedoman dalam merumuskan masalah yang diajukan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Pengaturan Odong-Odong dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Odong-odong atau disebut kereta kelinci dalam konteks perundang-undangan lalu lintas, dianggap sebagai kendaraan khusus yang memiliki karakteristik unik. Pengaturan odong-odong dalam UU LLAJ bertujuan untuk mengintegrasikan keberadaannya dalam lingkungan lalu lintas yang umum, sekaligus menjamin keamanan dan ketertiban di jalan raya. salah satu aspek utama yang diatur adalah persyaratan teknis kendaraan odong-odong. UU LLAJ menetapkan standar keamanan dan perlengkapan yang harus dipenuhi oleh odong-odong

agar memenuhi ketentuan keselamatan lalu lintas. Ini mungkin mencakup persyaratan terkait lampu, rem, ukuran kendaraan, dan aspek teknis lainnya untuk memastikan keberadaan odong-odong tidak membahayakan pengguna jalan lainnya.

Aspek penting lainnya adalah tanggung jawab hukum pemilik dan pengemudi odong-odong. undang-undang dapat menetapkan sanksi dan konsekuensi hukum jika terdapat pelanggaran terhadap peraturan yang mengatur odong-odong. Ini mencakup sanksi terkait pelanggaran keselamatan, ketertiban umum, dan peraturan lalu lintas lainnya. selain itu, UU LLAJ dapat mencakup ketentuan terkait asuransi tanggung jawab sipil pihak ketiga bagi pemilik odong-odong. Ini bertujuan untuk melindungi masyarakat umum dari risiko kecelakaan atau kerugian lain yang mungkin disebabkan oleh odong-odong.

Dalam rangka mendukung pengaturan odong-odong, UU LLAJ juga mungkin memberikan kewenangan kepada instansi terkait, seperti kepolisian atau lembaga transportasi, untuk melakukan pengawasan dan penegakan aturan terkait odong-odong. Ini termasuk pemeriksaan rutin, penindakan pelanggaran, dan tindakan lain yang diperlukan untuk menjaga kepatuhan terhadap peraturan. secara keseluruhan, pengaturan odong-odong dalam UU LLAJ mencerminkan upaya pemerintah dalam mengelola dan mengintegrasikan keberadaan kendaraan tersebut dalam sistem lalu lintas yang lebih besar, sambil memprioritaskan keselamatan dan keamanan di jalan raya.

Keadaan lalu lintas di jalan raya, pemakaian jalan hasrat until mempergunakan jalan raya secara teratur dan tentram, akan tetapi adanya sebagai pelanggaran. Salah satu bentuk pelanggaran yang menghilangkan tujuan untuk menggunakan jalan raya secara teratur dan tentram adalah terjadinya kecelakaa-kecelakaan lalu lintas. Biasanya kecelakaan lintas untuk sebagian disebabkan oleh perilaku manusia sendiri yang melanggar dari peraturan-peraturan yang dirumuskan oleh manusia.

Menurut Institute of Civil Engincers England adalah :

“Rekayasa Lalu Lintas adalah bagian dari rekayasa yang berhubungan dengan perencanaan lalu lintas dan perencanaan jalan, lingkungan dan fasilitas parkir Dan dengan alat-alat pengatur lalu guna memberikan keamanan, kenyamanan dan pergerakan yang ekonomis bagi kendaraan dan pejalan kaki”. (Alik Ansyori, 2008)

A. Pengaturan Odong-Odong Mengenai Undang-Undang No 20 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angutan Jalan

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah peraturan hukum yang mengatur segala aspek terkait lalu lintas dan transportasi di jalan raya di Indonesia. Pengertian pengaturan odong-odong dalam undang-undang ini merujuk pada pengaturan mengenai kendaraan yang sering digunakan sebagai wahana hiburan di jalanan, biasanya dengan bentuk menyerupai karakter atau benda-benda tertentu. Undang-undang ini memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang persyaratan dan perizinan kendaraan, termasuk odong-odong, yang dijalankan di jalan. Pengaturan tersebut meliputi standar keselamatan, kelengkapan kendaraan, izin operasional, dan tanggung jawab pengemudi. Hal

ini bertujuan untuk memastikan bahwa kendaraan tersebut aman, tidak membahayakan pengendara, dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas.

Pengaturan Odong-Odong dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak juga mencakup persyaratan pemilik atau pengemudi Odong-Odong tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) yang sesuai. Meskipun Odong-Odong mungkin dianggap sebagai kendaraan hiburan atau tradisional, pengemudinya tetap diharuskan memiliki SIM untuk memastikan bahwa mereka memenuhi standar pengetahuan dan keterampilan berkendara yang diperlukan. dengan prinsip umum bahwa setiap pengemudi, terlepas dari jenis kendaraannya, harus memiliki SIM untuk berpartisipasi dalam lalu lintas jalan yang aman dan teratur. sudah dijelaskan bahwa odong-odong harus memiliki surat izin mengemudi sebagaimana dijelaskan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa surat izin mengemudi persyaratan pengemudi dalam pasal 77 peraturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan tersebut adalah bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan harus memiliki Surat Izin Mengemudi yang sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikannya. surat izin mengemudi terbagi menjadi dua jenis, yaitu untuk kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri. khusus untuk Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon pengemudi harus mengikuti pendidikan dan pelatihan khusus angkutan umum, yang hanya dapat diikuti oleh mereka yang sudah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk kendaraan bermotor perseorangan.

Pemerintah juga harus selalu menggunakan wewenang yang diberikan kepadanya untuk memidana. di sinipun ada syarat keadilan, yaitu asas persamaan merupakan titik tidak adil dalam keadaan yang sama memidana pelanggaran undang-undang yang satu sedangkan yang lain tidak. Namun juga diakui bahwa betapapun melembaganya suatu norma, akan tetapi

Keberadaan Odong-odong mobil pada dasarnya melanggar Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya terhadap Kewajiban Uji Tipe. Kepolisian dapat menerapkan Pasal 285 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada saat pengemudi atau pemilik Odong-odong mobil mengendarai kendaraan tersebut yang mengalami perubahan tipe. keberadaan dari Odong-odong mobil di tengah masyarakat merupakan barang ilegal jika beroperasi di jalan umum. Karena Odong-odong mobil yang dibuat sedemikian rupa dengan tidak memenuhi standar untuk bisa menampung banyak penumpang, sehingga dapat menimbulkan risiko bahaya yang tinggi.

Sebab, pada dasarnya Odong-odong mobil beroperasi ditempat-tempat wisata bukan di jalan raya, karena pastinya terdaftar sebagai fasilitas atau sarana hiburan Odong-odong mobil juga dapat memperbesar angka kecelakaan karena tidak dilengkapi alat bantu keamanan seperti yang telah dirinci dalam Pasal 48 ayat (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, selain itu kendaraan bermotor yang digunakan juga didominasi oleh kendaraan bermotor bekas yang sudah tidak layak pakai dan tidak layak uji. Selain mengakibatkan kecelakaan, Odong-odong mobil juga dapat menyebabkan kemacetan di Jalan Raya sebab kecepatannya yang rendah namun dengan dimensi yang besar tentu tidak

relevan jika dipergunakan di Jalan Raya. Odong-odong mobil pada umumnya menggunakan mesin yang sudah tua dan tidak layak pakai dan tentunya itu akan memperlambat pengendara lain untuk sampai pada tempat tujuan sebab lebar dan panjang kendaraan tersebut dengan kecepatannya itu tidak sesuai. Perlengkapan Odong-odong mobil relatif tidak lengkap, sabuk pengaman dan kendaraan bersifat terbuka, hal ini tentu dapat berakibat fatal yang bisa menimbulkan terjadinya kecelakaan akan tetapi dalam prakteknya, karena odong-odong merupakan kendaraan bermotor yang dimodifikasi, maka sesuai dengan peraturan hukum yang berlaku odong-odong dianggap melanggar hukum.

B. Pengaturan Odong-Odong

Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) memiliki peran krusial dalam mengatur berbagai aspek lalu lintas dan transportasi di Indonesia. pengaturan mengenai odong-odong sebagai kendaraan tradisional yang unik menimbulkan berbagai pertanyaan hukum dan tantangan terkait dengan penyesuaian tradisi dengan norma-norma modern lalu lintas dan keamanan. pengaturan odong-odong dalam Undang – Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimulai dengan pengakuan terhadap keberadaannya sebagai bagian dari budaya lokal. Hal ini penting untuk menjaga warisan budaya sambil tetap menghormati tuntutan keselamatan jalan raya. Klasifikasi odong-odong dalam kategori kendaraan non-motor juga perlu diperhatikan secara jelas, karena karakteristiknya yang berbeda dari kendaraan bermotor.

Undang – Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menetapkan persyaratan administratif dan teknis untuk kendaraan yang diijinkan beroperasi di jalan raya. Dalam konteks odong-odong, persyaratan ini mungkin perlu diadaptasi untuk mengakomodasi karakteristik kendaraan tradisional ini. Termasuk dalam hal ini adalah persyaratan Surat Izin Mengemudi (SIM) yang mungkin memerlukan penyesuaian mengingat operasi dan pengemudi odong-odong, salah satu fokus utama Undang – Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah keselamatan dan keamanan pengguna jalan. Pengaturan odong-odong perlu memperhatikan bagaimana menjaga keselamatan pengemudi, penumpang, serta pengguna jalan lainnya. Mungkin diperlukan standar keselamatan yang sesuai dengan karakteristik odong-odong, seperti perlengkapan keamanan dan perlindungan bagi penumpang integrasi antara regulasi modern dengan nilai budaya dan tradisi lokal merupakan aspek yang kompleks. Undang – Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlu mengakui nilai-nilai budaya yang dihormati oleh masyarakat dalam pengoperasian odong-odong. Penyesuaian regulasi haruslah menciptakan keseimbangan antara nilai budaya dan tuntutan keselamatan serta keteraturan lalu lintas.

Pengaturan odong-odong dalam Undang – Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bergantung pada Pengaturan hukum dan sanksi yang konsisten. Pelanggaran terhadap regulasi yang melibatkan odong-odong haruslah ditangani dengan adil dan sesuai dengan hukum yang berlaku. Sanksi Administratif berbunyi : pasal 76 pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 53 ayat (1), Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3), atau Pasal 60 ayat (3) dapat berujung pada sanksi administratif seperti peringatan tertulis, pembayaran denda,

pembekuan izin, dan/atau pencabutan izin. Bengkel umum yang melanggar ketentuan Pasal 60 ayat (3) dapat dikenai sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, dan/atau penutupan bengkel umum. Petugas pengesah swasta yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) bisa mendapat sanksi berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan sertifikat pengesah, dan/atau pencabutan sertifikat pengesah. Petugas penguji atau pengesah uji berkala yang melanggar Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) akan dikenai sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Selain itu, ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif diatur oleh peraturan pemerintah. pemerintah memiliki peran penting dalam mengoordinasikan dan mengawasi implementasi regulasi odong-odong. Selain itu, kerjasama dengan pemilik odong-odong, komunitas lokal, serta pemangku kepentingan terkait lainnya perlu ditingkatkan untuk memastikan pemahaman bersama tentang pengaturan ini.

C. Mengenali Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari

Dalam batang tubuh dijelaskan bahwa tujuan Undang-Undang ini adalah terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain. Hal ini bertujuan untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, mengembangkan etika berlalu lintas, budaya bangsa, serta menciptakan pengaturan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan, penggunaan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas, serta kegiatan terkait registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, penting bagi setiap perancang peraturan perundang-undangan untuk memastikan kaedah hukum yang tercantum dalam peraturan tersebut sah secara hukum (*legal validity*) dan berlaku efektif, dapat diterima masyarakat secara wajar, dan berlaku untuk waktu yang panjang. Dasar yuridis sangat penting dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, termasuk Undang-undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan demikian, keberadaan dari odong-odong di tengah masyarakat bisa dianggap ilegal jika beroperasi di jalan raya. Karena tidak sedikit odong-odong yang dibuat sedemikian rupa dengan tidak memenuhi standar untuk bisa menampung banyak penumpang, sehingga dapat menimbulkan risiko bahaya yang tinggi. Sebab, pada dasarnya odong-odong beroperasi

di tempat-tempat wisata bukan di jalan raya, karena pastinya terdaftar sebagai fasilitas atau sarana hiburan (Andika & Putri, 2021)

Odong-odong mobil juga dapat memperbesar angka kecelakaan karena tidak dilengkapi alat bantu keamanan seperti yang telah dirinci dalam Pasal 48 ayat (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, selain itu kendaraan bermotor yang digunakan juga didominasi oleh kendaraan bermotor bekas yang sudah tidak layak pakai dan tidak layak uji. Selain mengakibatkan kecelakaan, odong-odong juga dapat menyebabkan kemacetan di Jalan Raya sebab kecepatannya yang rendah namun dengan dimensi yang besar tentu tidak relevan jika dipergunakan di Jalan Raya. Odong-odong pada umumnya menggunakan mesin yang sudah tua dan tidak layak pakai dan tentunya itu akan memperlambat pengendara lain untuk sampai pada tempat tujuan sebab lebar dan panjang kendaraan tersebut dengan kecepatannya itu tidak sesuai. Perlengkapan odong-odong relatif tidak lengkap, sabuk pengaman dan kendaraan bersifat terbuka, hal ini tentu dapat berakibat fatal yang bisa menimbulkan terjadinya kecelakaan

D. Hukum Modifikasi Kendaraan

Dalam Pasal 1 ayat 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan menjelaskan bahwa modifikasi kendaraan bermotor merupakan perubahan terhadap spesifikasi teknis yaitu dimensi, mesin, hingga kemampuan daya angkut kendaraan bermotor tersebut. Pada dasarnya modifikasi kendaraan di perbolehkan dengan ketentuan tertentu dan di atur pada Pasal 132 ayat 6 dan 7 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

Pada pasal 6 dijelaskan bahwa Memodifikasi kendaraan bermotor hanya dapat dilakukan setelah menerima rekomendasi dari agen pemilik merk tunggal. Kemudian dalam pasal 7 dijelaskan bahwa Modifikasi kendaraan bermotor harus dilakukan dengan bengkel umum dalam yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab atas industri.

Menurut pasal 1 ayat 10 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, bahwa kendaraan yang telah melakukan perubahan terhadap spesifikasi kendaraan bermotor seperti perubahan pada mesin, daya angkut serta dimensi wajib untuk melakukan uji tipe ulang kendaraan bermotor. dan menurut pasal 48 ayat 2 dan 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ bahwa kendaraan yang telah melakukan modifikasi harus memenuhi persyaratan teknis serta layak jalan.

Kurangnya kesadaran hukum pada masyarakat membuat banyaknya terjadi pelanggaran hukum. Kesadaran hukum sebenarnya sebuah kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam perilaku manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan akan ada. Membahas fenomena memodifikasi kendaraan bermotor memang banyak kita lihat di kalangan masyarakat khususnya remaja, akan tetapi apakah semua jenis modifikasi bisa kita katakan melanggar aturan, contohnya saja dalam hal mengganti kaca spion. Mengganti kaca spion juga termasuk memodifikasi kendaraan akan tetapi apabila kaca spion tersebut masih bisa digunakan dengan semestinya maka itu tidak melanggar peraturan modifikasi.

Selain dari pada itu, merujuk pada Pasal 50 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mensyaratkan bahwa setiap kendaraan yang dilakukan modifikasi dengan mengakibatkan perubahan tipe maka diwajibkan untuk dilakukan uji tipe. Uji tipe dimaksud terdiri atas:

- a. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan
- b. Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.

Adapun kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang. Selain itu, dalam hal telah dilakukan uji tipe ulang kendaraan bermotor tersebut wajib untuk dilakukan registrasi dan identifikasi ulang, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 50 ayat (3) dan ayat (4) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Persyaratan lain yang perlu untuk diketahui adalah setiap modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui, sebagaimana diatur dalam Pasal 50 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009. Selanjutnya, dalam hal kendaraan bermotor akan melakukan modifikasi, maka wajib untuk mengajukan permohonan kepada menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga apabila kemudian kendaraan dimaksud telah diregistrasi Uji Tipe, maka instansi yang berwenang akan memberikan sertifikat registrasi Uji Tipe, dalam hal ini Kementerian Perhubungan. Adapun Sertifikat Uji Tipe diterbitkan oleh menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Sedikitnya pada Sertifikat Uji Tipe nantinya memuat tentang identitas dari pemodifikasi dan hal-hal lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 129 ayat (1) PP No. 55/2012. (Fadil, 2018)

E. Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-undang mengenai LLAJ kali diatur di Indonesia dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan semangat reformasi dan semangat perubahan Permasalahan yang dihadapi dalam perlalulintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang berlalu lalang mengunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh, sedangkan yang harus diperhatikan dalam angkutan jalan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan atau armada dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan (Swardjoko Warpani, 2002)

Kondisi dalam lingkungan suatu masyarakat paling tidak mencakup faktor-faktor ekonomi, psikologis, sosial budaya, politik, dan keamanan. Kendatipun hidup bermasyarakat memang selalu menuntut adanya ketertiban dalam hal lalu lintas. Dalam mana lalu lintas itu menyangkut masalah jalan raya, kendaraan, manusia, serta peraturan-peraturannya, yang dalam hal ini adalah peraturan mengenai lalu lintas. Antara hukum positif yang berlaku tersebut

diperlukan adanya keselarasan dengan perkembangan masyarakat, sedangkan guna membina ketertiban lalu lintas selalu memerlukan usaha penanggulangan terhadap pelanggaran-pelanggaran yang terjadi. (Ramdlon Naning,1983)

Lalu lintas dan angkutan adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan, dikarenakan lalu lintas juga diakibatkan oleh kegiatan angkutan, begitu juga dalam menelaah pengangkutan tidak mungkin dilakukan dengan mengabaikan perlalulintasan, demikian pula sebaliknya. Unsur dasar lalu lintas dan angkutan jalan adalah sama, yakni:

- a. Ruang kegiatan, berupa lahan yang ditata kegunaannya.
- b. Ruang lalu lintas, berupa jalan, jembatan dan penyeberangan.
- c. Simpul berupa terminal.

Permasalahan lalu lintas selalu ada dan terus berkembang karena permasalahan yang dihadapi tidak hanya menyangkut segi teknologi saja, tetapi dalam hal ini yang lebih penting adalah pengaruh segi ekonomis, sosial budaya masyarakat. Antara lain terdapat penambahan penduduk, begitu juga kenaikan tarif hidup rakyat, dimana hal ini memungkinkan rakyat mampu memiliki kendaraan-kendaraan atau penambahan kebutuhan sarana angkutan odong-odong, akan membawa akibat peningkatan mobilitas manusia maupun barang sehingga menimbulkan peningkatan frekuensi dan volume lalu lintas di jalan raya. Juga persoalan yang dihadapi semakin rumit dengan menurunnya disiplin serta sopan santun lalu lintas para pemakai jalan

Pelanggaran lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, bukan hanya dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor saja, tetapi ada yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas di samping pengemudi yaitu, importer atau perakitan kendaraan bermotor, pemilik kendaraan bermotor dan juga kendaraan bermotor itu sendiri.

Beberapa faktor di atas itulah yang telah menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas terutama berkenaan dengan faktor manusianya, disamping faktor-faktor manusia, ada faktor lain yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas, yaitu sarana pendukung yang berupa: kendaraan, jalan raya, lingkungan atau alam

KESIMPULAN

Sampai saat ini odong-odong atau disebut kereta kelinci belum memiliki undang-undang yang secara khusus atau eksplisit dibuat untuk mengatur kegiatan pengaturan odong-odong dalam undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan peraturan Pemerintah republik indonesia nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan bahwa sebagai langkah pemerintah dalam mengintegrasikan odong-odong ini dalam sistem lalu lintas.odong-odong tidak mempunyai standar keamanan yang dibuat oleh undang-undang , dan tidak mempunyai surat izin mengemudi dalam pasal 77 uu no 22 tahun 2009, tidak mempunyai izin operasional odong-odong dalam proses perizinan ini dapat mencakup persyaratan tertentu yang harus dipenuhi oleh pemilik dan pengemudi odong-odong, seperti pelatihan khusus atau sertifikasi tertentu.

DAFTAR BACAAN

1. Jurnal

Nur Cahya Rahmadani, "Implementasi Pasal 50 dan Pasal 57 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Perizinan Operasional Kendaraan Odong-Odong Mobil di Kota".2022

FIRKHAN AJI GUNAWAN” WIRAUUSAHA ODONG-ODONG PERSPEKTIF HUKUM ISLAM” UIN PROF. K.H. SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO,2022

JESICA AULIA OCTORIN” PERLINDUNGAN HUKUM TERHAD PENUMPANG ATAS KECELAKAAN MODA ANGKUTAN TIDAK BERIZIN BERDASARKAN UU NO 22 TAHUN 2009” UNIVERSITAS MATARAM,2023

BAGUS BRAMANTYO AJI,,"KAJIAN KELAYAKAN TEKNIS ODONG ODONG SEBAGAI ANGKUTAN WISATA".2023

Fadil Muhammad Cakrabuana” PENEGAKAN HUKUM PENGATURAN KERETA KELINCI DI KABUPATEN BANTUL”. UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA YOGYAKARTA

2. Buku

Departemen Perhubungan RI Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dan Trayek Tetap dan Teratur, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta, 2002.

Philipus M. Hadjon, Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia,(Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1987)

3. Internet

Kompas.com” Sejarah Odong-odong yang Lahir di Tengah Kaum Urban”2022

Liputan6.com,12 Agu 2022,” Perakit Odong-Odong Maut yang Tewaskan 10 Orang di Serang Banten Ikut Jadi Tersangka”.

4. Undang-Undang

Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah 55 tahun 2012 tentang Kendaran