

**ANALISIS PENERAPAN SANKSI ADMINISTRATIF
DALAM MENANGGULANGI PELANGGARAN
LALU LINTAS BAGI KENDARAAN BERMUATAN
BERLEBIH (*OVERLOAD*) TAHUN 2021-2024
(Studi Kasus di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I
Jawa Tengah)**

SKRIPSI

Disusun Untuk Memenuhi Tugas dan Melengkapi Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata 1
Dalam Ilmu Hukum



Disusun Oleh:

HELMA AMALIA PUTRI

2102056055

PRODI ILMU HUKUM

FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO
SEMARANG**

2025



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI UIN WALISONGO SEMARANG
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
Jalan Prof. Dr. H. Hamka Semarang 50185
Telepon (024)7601291, Faksimili (024)7624691, Website : <http://fsh.walisongo.ac.id>

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Hal : Persetujuan Naskah Skripsi

Kepada Yth.
Dekan Fakultas Syariah dan Hukum
UIN Walisongo

Assalamualaikum Wr. Wb.

Setelah saya meneliti dan mengadakan perbaikan seperlunya, bersama ini saya telah menyetujui naskah skripsi Saudara:

Nama : Helma Amalia Putri

NIM : 2102056055

Jurusan : Ilmu Hukum

Judul : Analisis Penerapan Sanksi Administratif Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Kendaraan Bermuatan Berlebih (*Overload*) Tahun 2021-2024 (Studi Kasus di Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang)

Dengan ini saya mohon kiranya skripsi Saudara tersebut dapat segera dimunaqasahkan. Demikian agar dapat dipergunakan semestinya.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Semarang, 20 Juni 2025

Pembimbing I

Moh. Arifin, S.Ag., M.Hum

NIP. 197110121997031002

Pembimbing II

Arina Hukmu Adila, S.H., M.H.

NIP. 199401182019032022



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jl. Prof. Dr. Hamka Km. 02 Kampus III UTN Walisongo Semarang 50185 Telp (024) 7601291
Website: www.fsh.walisongo.ac.id

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi Saudara : Helma Amalia Putri
NIM : 2102056055
Jurusan : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Analisis Penerapan Sanksi Administratif Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Kendaraan Bermuatan Berlebih (Overload) Tahun 2021-2024 (Studi Kasus Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah)

Telah dimunaqosyahkan oleh Dewan Penguji Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang dan dinyatakan lulus/baik/cukup pada tanggal 26 Juni 2025 dan dapat diterima sebagai syarat ujian akhir dalam rangka menyelesaikan studi Program Sarjana Strata 1 (S.1) tahun akademik 2025 guna memperoleh gelar sarjana dalam Ilmu Hukum.

Semarang, 10 Juli 2025

Ketua Sidang

Drs. H. MAKSUN, M. Ag.

NIP. 196805151993031002

Seekretaris Sidang

ARINA HUKMU ADILA, M.H.

NIP. 199401182019032022

Penguji Utama I

Hj. NUR HIDAYATI SETYANI S.H., M.H.

NIP. 196703201993032001



Penguji Utama II

AANG ASARI, M.H.

NIP. 199303142019031016

Pembimbing I

DR. H. MOH. ARIFIN, S. Ag., M.Hum.

NIP. 197110121997031002

Pembimbing II

ARINA HUKMU ADILA, M.H.

NIP. 199401182019032022

MOTTO

وَمَا لَهُذِهِ الْحَيَاةُ الدُّنْيَا إِلَّا لَهْوٌ وَلَعِبٌ وَإِنَّ الدَّارَ الْآخِرَةَ لَهِيَ الْحَيَوَانُ لَوْ كَانُوا يَعْلَمُونَ

“Dan kehidupan dunia ini hanya senda gurau dan permainan. Dan sesungguhnya negeri akhirat itulah kehidupan yang sebenarnya, sekiranya mereka mengetahui.”

-Q.S Al-‘Ankabut Ayat 64-

“Ketika ada yang menyakitimu atau berkata buruk tentangmu, ingatlah bahwa dia bertindak dan berbicara karena mengira itu memang tugasnya, ingatlah bahwa tidak mungkin dia mengerti sudut pandang kita, tetapi hanya sudut pandang dia sendiri.

Karenanya, jika dia melakukan kesalahan dalam menilai, sebenarnya dialah yang dirugikan, karena dia telah tertipu (*deceived*). Jika seseorang menganggap sesuatu yang benar sebagai keliru, yang benar sendiri itu tidak rugi, tetapi justru dia yang tertipu dan rugi” -Epictetus (*Discourses*)

-Filosofi Teras Halaman 143-

PERSEMBAHAN

Segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya. Dengan hati yang penuh syukur dan ketulusan, skripsi ini penulis persembahkan kepada:

1. Ibu tercinta Unsriyati dan Kakak Perempuan Irma Syuryani yang tak pernah lelah memberikan doa, cinta, dan dukungan dalam setiap langkah perjuangan hidup penulis. Terima kasih atas segala pengorbanan, kesabaran, dan kasih sayang yang tiada batasnya hingga hari ini.
2. Saudara-saudaraku tersayang Tete Eka Martiwi, dan Tete Lena serta Keluarga Besar Nenek Juniah yang selalu menjadi penyemangat dan terus memberikan dorongan untuk menyelesaikan skripsi ini.
3. Dosen pembimbing Bapak Dr. Moh. Arifin, S. Ag., M.Hum dan Ibu Arina Hukmu Adila, S.H., M.H. terimakasih atas ilmu, bimbingan, dan keteladanan yang sangat berharga selama proses studi dan penyusunan skripsi ini.
4. Teman-teman berharga penulis, Karina, Viona Meitha Paulina, dan Mutiara Dwi Febriana, yang selalu mendengarkan keluh kesah penulis dari awal penulis berkuliah hingga penyelesaian skripsi ini terima kasih atas kebersamaan, perhatian, bantuan, dan semangat yang tak ternilai. Serta teman-teman Ilmu Hukum Kelas B Angkatan 2021 yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungan dan semangatnya.

DEKLARASI

Yang bertanda tangan dibawah ini;

Nama : Helma Amalia Putri

NIM : 2102056055

Jurusan : Ilmu Hukum

Fakultas : Syari'ah dan Hukum UIN Walisongo Semarang

Program Studi: S1

Judul Skripsi : "Analisis Penerapan Sanksi Administratif Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Kendaraan Bermuatan Berlebih (*Overload*) Tahun 2021-2024 (Studi Kasus di Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang)"

Dengan penuh kejujuran dan tanggung jawab, penulis menyatakan bahwa skripsi ini tidak berisi materi yang pernah ditulis oleh orang lain atau diterbitkan. Demikian juga skripsi ini tidak berisi atau satu pun pikiran-pikiran orang lain, kecuali informasi yang terdapat dalam referensi yang dijadikan bahan rujukan.

Semarang, 20 Juni 2025

Deklarator,

Helma Amalia Putri

NIM. 2102056055

ABSTRAK

Pelanggaran muatan berlebih (*overload*) pada kendaraan angkutan barang merupakan salah satu permasalahan serius dalam sektor transportasi darat di Indonesia. Praktik ini berdampak negatif terhadap keselamatan lalu lintas, mempercepat kerusakan infrastruktur jalan, dan menurunkan kualitas pelayanan transportasi secara umum. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran muatan berlebih serta mengevaluasi efektivitas penerapan sanksi administratif sebagai bentuk penegakan hukum non-pidana. Pendekatan penelitian bersifat kualitatif dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi lapangan, serta studi dokumen hukum yang relevan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelanggaran muatan disebabkan oleh tekanan ekonomi, rendahnya kesadaran hukum, serta keterbatasan pengawasan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB). Sanksi administratif, meskipun sudah diatur secara formal melalui peraturan perundang-undangan, belum sepenuhnya efektif karena masih terdapat hambatan dalam pelaksanaan, termasuk lemahnya sistem pendataan, resistensi dari pelaku usaha, dan kurangnya koordinasi antar instansi. Oleh karena itu, diperlukan upaya kolaboratif antara pemerintah, pelaku usaha, dan pengemudi untuk menciptakan sistem transportasi yang tertib, aman, dan berkelanjutan melalui penerapan kebijakan Zero ODOL secara konsisten.

Kata Kunci: Muatan Berlebih, Sanksi Administratif, UPPKB, Transportasi Darat

ABSTRACT

Overloading violations in freight transport vehicles represent a serious issue in Indonesia's land transportation sector. This practice has adverse effects on traffic safety, accelerates road infrastructure damage, and reduces the overall quality of transport services. This study aims to analyze the factors contributing to overloading violations and evaluate the effectiveness of administrative sanctions as a form of non-penal legal enforcement. A qualitative research approach is employed, involving interviews, field observations, and a review of relevant legal documents.

The findings indicate that overloading is driven by economic pressure, low legal awareness, and limited supervision at the Weighbridge Unit. Although administrative sanctions are formally regulated through legislation, their enforcement remains suboptimal due to various implementation barriers, including weak data systems, resistance from business actors, and lack of coordination among agencies. Therefore, collaborative efforts between the government, transport operators, and drivers are essential to establish an orderly, safe, and sustainable transportation system through consistent application of the Zero ODOL (Over Dimension Over Loading) policy.

Keywords: *Overloading, Administrative Sanctions, Weighbridge Unit, Land Transportation*

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas limpahan Rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “Analisis Penerapan Sanksi Administratif Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Kendaraan Bermuatan Berlebih (*Overload*) Tahun 2021-2024 (Studi Kasus di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah) sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Syari’ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.

Dalam proses penyusunan skripsi ini penulis menyadari sepenuhnya bahwa tanpa bantuan, dorongan serta bimbingan dari berbagai pihak, penyusunan ini tidak akan berjalan dengan lancar. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Nizar, M.Ag. selaku Rektor selaku Rektor Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.
2. Bapak Prof. Dr. H. Abdul Ghofur selaku Dekan Fakultas Syari’ah Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.
3. Ibu Dr. Novita Dewi Masyitoh, S.H., M.H. Selaku Ketua Prodi Ilmu Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.
4. Ibu Mahdaniyal Hasanah Nuriyyatiningrum, M.S.I., selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang
5. Bapak Dr. H. Moh. Arifin, S.Ag., M.Hum. selaku dosen pembimbing I dan Ibu Arina Hukmu Adila, S.H., M.H selaku dosen pembimbing II yang telah membimbing dengan penuh kesabaran, ketelitian, dan perhatian.
6. Para narasumber di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas I Jawa Tengah dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor serta para pengemudi truk yang telah bersedia memberikan informasi dan pengalaman berharga dalam proses penelitian.

7. Kedua orang tua tercinta serta keluarga yang senantiasa memberikan doa, dukungan moral, dan motivasi sepanjang proses penulisan ini.
8. Teman-teman seperjuangan di Ilmu Hukum Angkatan 2021 yang telah menjadi bagian dari perjalanan akademik penulis.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan demi perbaikan di masa mendatang. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan menjadi kontribusi akademik bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum transportasi.

Semarang, 20 Juni 2025

Helma Amalia Putri

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
MOTTO.....	iii
PERSEMBAHAN.....	iv
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
E. Tinjauan Pustaka	9
F. Metode Penelitian.....	17
G. Sistematika Penulisan.....	21
BAB II.....	23
KAJIAN TEORI TENTANG PELANGGARAN LALU LINTAS, FAKTOR PELANGGARAN LALU LINTAS, KENDARAAN BERMUATAN BERLEBIH, TEORI EFEKTIVITAS HUKUM, DAN SANKSI ADMINISTRATIF	23

A.	Pelanggaran Lalu Lintas	23
B.	Faktor Pelanggaran Lalu Lintas	30
C.	Kendaraan Bermuatan Lebih.....	34
D.	Teori Efektivitas Hukum	35
E.	Sanksi Administratif.....	37
BAB III		40
IMPLEMENTASI PEMBERIAN SANKSI		
ADMINISTRATIF PADA KENDARAAN BERMUATAN		
BERLEBIH DI JAWA TENGAH TAHUN 2021-2024 .. 40		
A.	Gambaran Umum Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.....	40
B.	Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor.....	45
C.	Data Laporan Pelanggaran <i>Overload</i> Di Jawa Tengah Tahun 2021-2024.....	56
D.	Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Muatan Pada Truk.....	64
E.	Proses Penindakan Sanksi Administratif Bagi Pelanggaran Kendaraan Bermuatan Lebih (<i>overload</i>)	69
BAB IV		74
ANALISIS PENERAPAN SANKSI ADMINISTRATIF		
DALAM MENANGGULANGI PELANGGARAN LALU		
LINTAS BAGI KENDARAAN BERMUATAN		
BERLEBIH		
74		
A.	Analisis Faktor Pelanggaran Lalu Lintas	74
B.	Analisis Efektivitas Penerapan Sanksi Administratif Terhadap Tindak Pelanggaran Muatan Berlebih (<i>Overloading</i>)	81

BAB V	103
PENUTUP	103
A. Kesimpulan.....	103
B. Saran.....	104
DAFTAR PUSTAKA	107
SURAT RISET	111
DOKUMENTASI PENELITIAN.....	113
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	137

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Hukum memiliki peran tersendiri dalam pergaulan hidup bermasyarakat, baik pergaulan hidup antar anggota masyarakat, anggota masyarakat dengan masyarakat, masyarakat dengan penguasa, maupun masyarakat dengan lainnya. Hukum memiliki peran untuk menciptakan keseimbangan dan harmonisasi antara hak dan kewajiban yang dimiliki oleh masing-masing pihak. Hal ini dikarenakan, hukum pada hakikatnya memiliki fungsi untuk mengatur hak dan kewajiban yang dimiliki oleh subjek hukum dalam melakukan interaksi sosial.¹

Pada dasarnya, hukum sangat dibutuhkan oleh manusia dan masyarakat, karena manusia memiliki sifat yang egosentris, dalam arti setiap manusia selalu menginginkan kebutuhannya dapat terpenuhi dahulu sebelum orang lain terpenuhi. Manusia selalu memiliki kecenderungan untuk mengutamakan hak yang dimilikinya tanpa memperhatikan hak orang lain yang harus tetap dijaga. Manusia cenderung melalaikan kewajiban yang dimiliki, tetapi mengharuskan orang lain melaksanakan kewajibannya. Manusia cenderung untuk menguasai manusia lainnya, sehingga manusia yang lemah akan dikuasai oleh manusia-manusia yang lebih kuat.²

Di era globalisasi saat ini, aktivitas manusia sangat bergantung pada teknologi, salah satunya adalah alat

¹ Dr. Rr. Dijan Widijowati, S.H., M.H, *Pengantar Ilmu Hukum*, Edisi 1, (Yogyakarta: Andi: 2018) hal. 31.

² *Ibid.*

transportasi. Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Transportasi merupakan sarana yang berperan dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain.³ Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu Pembangunan ekonomis dan Pembangunan non-ekonomis, hal tersebut menunjukkan arti pentingnya transportasi di Indonesia, sehingga Pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi atau pengangkutan mutlak diperlukan. Pembangunan yang baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarananya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan aspek hukum transportasi sendiri.⁴

Sebagaimana telah diatur Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Yang memuat berbagai ketentuan yang mengatur aspek-aspek penting dalam lalu lintas dan angkutan jalan. Termasuk memuat aturan yang mengatur transportasi dengan angkutan barang. Pada pasal 19 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang telah dijelaskan mengenai kelas jalan yang berisi ketentuan ukuran yang di kelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran angkutan jalan serta daya dukung untuk

³ Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi*, Edisi 1, (Ponorogo: Myria Publisher: 2019) hal. 1.

⁴ Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi*, Edisi 1, (Ponorogo: Myria Publisher: 2019) hal. 7.

menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor.

Aturan ini bertujuan untuk melindungi keselamatan lalu lintas, menjaga kualitas infrastruktur jalan, dan meningkatkan kesadaran masyarakat. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan tersebut, maka dilakukan pengawasan muatan angkutan barang, dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada lokasi tertentu. Sebuah kendaraan dapat dinyatakan sebagai kendaraan bermuatan berlebih (*Overload*) apabila sebuah kendaraan bermotor melebihi batas ketentuan yang telah ditetapkan, hal tersebut dianggap sebagai tindak pidana pelanggaran muatan.

Pergerakan ekonomi membutuhkan sarana dan prasarana yang baik, terutama dalam transportasi, agar dapat berkembang dengan baik. Ini karena aktivitas ekonomi tidak hanya terjadi di satu tempat, tetapi juga melibatkan dan berhubungan dengan wilayah lain. Daerah yang berdekatan dengan kawasan industri, pusat produksi, pelabuhan, jalan tol, dan lokasi strategis lainnya merupakan jalur utama bagi angkutan barang.

Kondisi ini sering kali menyebabkan kendaraan angkutan barang membawa muatan yang melebihi batas yang diizinkan di jalan raya. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah mendirikan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) unit kerja di bawah Kementerian Perhubungan, yang melaksanakan tugas pengawasan muatan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada setiap lokasi tertentu.⁵ Penimbangan dilakukan terhadap semua jenis angkutan barang, kecuali untuk angkutan peti kemas, mobil tangki bahan bakar minyak (BBM) atau bahan bakar

⁵ Lihat Pasal 1 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan Raya

gas, serta alat berat.⁶ UPPKB, yang lebih dikenal sebagai jembatan timbang, berfungsi sebagai alat pengawasan, penindakan dan pencatatan guna meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur jalan.⁷

Awalnya, UPPKB berada di bawah naungan Dinas Perhubungan Provinsi. Namun, saat ini pengoperasian UPPKB telah diambil alih oleh Pemerintah Pusat sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Pasal 7 Ayat (1) tentang Pemerintahan Daerah. Hal ini dilakukan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, mengingat bahwa pengelola yang sebelumnya tidak memberikan dampak positif bagi pengguna jalan.

Pada kenyataannya berdasarkan data dari Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah (BPTD), pelanggaran terhadap ketentuan muatan terus meningkat setiap tahunnya.⁸ Banyaknya pengemudi yang mengabaikan batasan muatan yang telah ditetapkan, baik karena ketidaktahuan ataupun faktor ekonomi yang mendorong untuk memaksimalkan muatan pada kendaraan yang mereka bawa. Muatan berlebih seperti menjadi sebuah kebiasaan di Indonesia, di Jawa Tengah sendiri pelanggaran yang dinyatakan sebagai ODOL (*over*

⁶ Lihat Pasal 5 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan Raya.

⁷ Lihat Pasal 3 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan Raya.

⁸ Gloria Setyvani Putri Titis Anis Fauziyah, “9.453 Truk Muatan Melanggar ODOL Di Jateng, Rugi Kerusakan Jalan Rp 43 Triliun Per Tahun,” *Kompasiana*, last modified 2024, [https://regional.kompas.com/read/2024/02/07/084506578/9453-truk-muatan-melanggar-odol-di-jateng-rugi-kerusakan-jalan-rp-43#:~:text=SEMARANG%2C KOMPAS.com - Sepanjang 2023%2C sebanyak 9.453,dimension dan over loading \(ODOL\) di Jawa.](https://regional.kompas.com/read/2024/02/07/084506578/9453-truk-muatan-melanggar-odol-di-jateng-rugi-kerusakan-jalan-rp-43#:~:text=SEMARANG%2C KOMPAS.com - Sepanjang 2023%2C sebanyak 9.453,dimension dan over loading (ODOL) di Jawa.)

dimension over load) pada setiap tahunnya mengalami peningkatan. Data dari Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah pada tahun 2021-2024 sendiri pelanggaran muatan (*overload*) memiliki 20.472 pelanggaran dari total 7 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor dimana jumlah pada tahun ini meningkat dari tahun sebelumnya. Padahal pelanggaran muatan adalah salah satu masalah serius dalam bidang transportasi yang memberikan dampak negatif terhadap keselamatan, dan lingkungan.

Dalam hal keselamatan pelanggaran muatan dapat mengendalikan keselamatan kendaraan itu sendiri seperti rem yang blong, atau ban pecah yang menyebabkan kendaraan hilang kendali sehingga dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang dapat mengancam keselamatan pengguna jalan yang lain dan juga meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas. Selain dalam hal keselamatan itu sendiri tindak pidana pelanggaran muatan juga dapat memperburuk kondisi jalan, seperti yang telah diatur dalam Pasal 19 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terkait kelas jalan yang sudah disesuaikan dengan keadaan jalan, sehingga apabila sebuah kendaraan melintas pada jalan yang tidak sesuai dengan kelas jalannya, beban yang berlebihan tersebut dapat menimbulkan kerusakan jalan yaitu retakan jalan yang mengakibatkan terbentuknya lubang, jalan yang bergelombang, pengikisan lapisan aspal atau beton yang dapat mengurangi umur jalan. Adapun dampak positif yang didapat pengemudi yaitu mereka dapat memaksimalkan muatan mereka sehingga pekerjaan mereka lebih cepat selesai dan mendapatkan keuntungan waktu dan biaya.

Ketentuan pidana yang dimuat di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 307

“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)”.

Dalam hal ini Balai Pengelola Transportasi Darat memiliki hak dan kewenangan untuk menindaklanjuti kasus transportasi tindak pidana pelanggaran muatan yaitu dengan memberikan sanksi yang paling ringan yaitu sanksi administratif, sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang kemudian diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Transportasi Darat. Terbitnya peraturan ini sebagai tata cara pengawasan dan pengenaan sanksi administratif terhadap pelanggaran ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi darat.

Apabila terdapat pelanggaran, penyelenggara kegiatan transportasi darat dapat memberikan sanksi administratif yang terdiri atas, peringatan tertulis, penghentian sementara pelayanan umum, penghentian sementara kegiatan, denda administratif, pembekuan izin berusaha, pembatalan izin berusaha, dan pencabutan izin berusaha. Pengenaan sanksi administratif dapat dikenakan secara bertahap atau langsung, pengenaan sanksi administratif yang dikenakan secara langsung dikenakan terhadap pelanggaran yang mengancam keselamatan transportasi darat.

Sebagai penguatan nilai moral dan etis dalam penelitian ini, nilai-nilai dalam Al-Qur'an turut

memperkuat pentingnya pelaksanaan pengawasan muatan kendaraan secara adil dan bertanggung jawab. Hal ini tercermin dalam Surah An-Nisa ayat 58 yang menekankan perintah untuk menegakkan keadilan dan menyampaikan amanah kepada yang berhak.

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ إِنَّ اللَّهَ

نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا

“Sesungguhnya Allah menyuruh kamu menyampaikan amanah kepada pemiliknya. Apabila kamu menetapkan hukum di antara manusia, hendaklah kamu tetapkan secara adil. Sesungguhnya Allah memberi pengajaran yang paling baik kepadamu. Sesungguhnya Allah Maha Mendengar lagi Maha Melihat.” (Q.S. 4 [An-Nisa]: 58)
Selain itu dalam Surah Al-Fajr Ayat 20 disebutkan:

وَيُحِبُّونَ الْمَالَ حُبًّا جَمًّا

“dan mencintai harta dengan kecintaan yang berlebihan”
Maksud dari ayat ini Kecintaan berlebih seseorang terhadap harta menjadikan motivasi hidupnya semata untuk mengumpulkan harta, tidak peduli halal atau haram. Di sisi lain, dia akan menjadi kikir dan tidak mau peduli kepada sesama. Perilaku ini akan menjerumuskannya ke neraka. Ayat ini menggambarkan kecenderungan manusia untuk mencintai harta secara berlebihan, yang bisa mendorong tindakan melampaui batas seperti membawa muatan berlebih demi keuntungan.

Melalui penelitian ini, penulis bertujuan untuk menganalisis faktor terjadinya pelanggaran muatan serta

penulis berupaya untuk menganalisis bagaimana efektivitas penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih yang di berikan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka penulis telah merumuskan beberapa pokok masalah yang menjadi pembahasan dalam skripsi ini. Adapun pokok permasalahan tersebut adalah:

1. Mengapa muatan berlebih pada kendaraan truk dapat terjadi?
2. Bagaimana efektivitas penerapan sanksi administratif terhadap tindak pidana pelanggaran muatan?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada pokok permasalahan diatas maka tujuan penulis dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan muatan berlebih pada kendaraan truk
2. Untuk mengetahui efektivitas penerapan sanksi administratif yang diberikan terhadap tindak pidana pelanggaran muatan

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan yang hendak dicapai diatas, maka penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Apabila tujuan penelitian ini dapat dicapai, maka penelitian ini diharapkan akan mempunyai kontribusi sebagai literatur dan pada ilmu pengetahuan terhadap

pengembangan teori-teori hukum khususnya terkait pelanggaran muatan ODOL (*over dimensions over load*). Serta menjadi referensi bagi penelitian-penelitian berikutnya yang berkaitan dengan isu serupa di bidang hukum.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini berfungsi sebagai peningkatan kebijakan pengawasan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat untuk merumuskan kebijakan yang lebih efektif dalam pengawasan muatan kendaraan. Juga berfungsi sebagai sumber informasi untuk meningkatkan kesadaran masyarakat, terutama pengemudi angkutan jalan.

E. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini peneliti menggali informasi dari penelitian-penelitian sebelumnya dalam rangka mendapatkan teori yang berkaitan dengan judul yang digunakan.

1. Skripsi (S1) Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung yang ditulis oleh Silfy Yuli Anggreini Nugroho, Mahasiswa Hukum Pidana dengan Judul “Peran Kepolisian Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Kendaraan Bermuatan Berlebih (Studi Kasus Di Polsek Genuk Polrestabes Semarang)”. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa peran kepolisian dalam menangani pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih di Polsek Genuk Semarang yaitu menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, serta memberikan sanksi bagi kendaraan-kendaraan bermuatan berlebih sesuai dengan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan. Dalam penelitiannya skripsi ini menjelaskan kendala bagi kepolisian dalam menangani pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan

bermuatan berlebih di Polsek Genuk Semarang dengan berbagai faktor, serta solusi yang diberikan kepolisian dalam menangani pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih yaitu menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perbedaan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian ini berfokus pada penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih pada kendaraan truk dengan objek penelitian di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.⁹

2. Skripsi (S1) Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta yang ditulis oleh Kurniawan Suprayogo, Mahasiswa Prodi Ilmu Hukum dengan judul "Penegakkan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Barang Muatan Lebih Di Jalan Magelang". Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Magelang dan Satlantas Polres Magelang memiliki batas kewenangan yang berbeda. Kewenangan yang dimiliki oleh Satlantas untuk menindak pelanggaran lalu lintas lebih luas cakupannya termasuk memiliki kewenangan untuk menindak angkutan barang. Sedangkan kewenangan mutlak Dinas Perhubungan untuk menindak pelanggaran lalu lintas barang muatan lebih hanya bisa dilakukan di jembatan timbang saja dan untuk menindak pelanggaran lalu lintas barang muatan lebih di jalan raya wajib berkoordinasi dan harus didampingi oleh Satlantas, Dinas Perhubungan tidak memiliki kewenangan untuk melaksanakannya secara

⁹ Siffy Yuli Anggreini Nugroho, "Peran Kepolisian Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Kendaraan Bermuatan Berlebih (Studi Kasus Di Polsek Genuk Polresratabes Semarang)", *Skripsi* (Universitas Islam Sultan Agung, 2022)

mandiri. Dalam kesimpulannya pada skripsi ini, Dinas Perhubungan yang seharusnya lebih berwenang secara penuh terhadap pelanggaran lalu lintas barang muatan lebih. Perbedaan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian ini berfokus pada penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih pada kendaraan truk dengan objek penelitian di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.¹⁰

3. Skripsi (S1) Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang yang ditulis oleh Sely Permataningsih Mahasiswa Prodi Ilmu Hukum dengan judul “Efektivitas UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penanganan Kelebihan Muatan Pada Mobil Pick Up”. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Efektivitas dari UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam menangani kelebihan muatan terhadap mobil dapat dilihat dari beberapa faktor. Kurangnya kesadaran masyarakat tersebut juga dapat mengakibatkan kurangnya keefektifan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sanksi yang diberikan di Satlantas Magelang Kota pun telah sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perbedaan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian ini berfokus pada penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih pada kendaraan truk dengan objek penelitian

¹⁰ Kurniawan Suprayogo, “Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Barang Muatan Lebih Di Jalan Magelang”, *Skripsi* (Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta 2020)

di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.¹¹

4. Skripsi (S1) Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Raden Mas Said Surakarta, yang ditulis oleh Nur Afni Safitri Mahasiswa program studi Hukum Pidana Islam dengan Judul “Penegakkan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Kendaraan Barang Kelebihan Muatan Menurut Hukum Positif Dan Hukum Islam (Studi Kasus Pada Satuan Polisi Lalu Lintas Kepolisian Resor Boyolali”. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa dalam perspektif hukum positif, penegakkan hukum yang dilakukan pada Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Boyolali terhadap pelanggaran kendaraan barang kelebihan muatan adalah Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lalu penegakkan hukum pada satuan lalu lintas kepolisian resor boyolali dalam perspektif hukum islam adalah menjatuhkan hukuman *takzir* yaitu hukuman yang ditentukan oleh pemerintah. Beberapa hukuman *takzir* yang dapat diterapkan adalah hukuman penjara, ganti rugi, dan teguran dengan kata-kata. Pemerintah yang diberikan kewenangan untuk menetapkan dan melaksanakan jenis hukuman ini. Perbedaan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian ini berfokus pada penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih pada kendaraan truk dengan objek penelitian

¹¹ Sely Permataningsih, “Efektivitas UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penanganan Kelebihan Muatan Pada Mobil *Pick Up*) *Skripsi* (Universitas Muhammadiyah Magelang)

di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.¹²

5. Skripsi (S1) Fakultas Hukum Universitas Lampung yang ditulis oleh Aqiilah Salmaa Zahraan dengan Judul “Penanggulangan Tindak Pidana Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Melebihi Daya Angkut yang Menyebabkan Jalanan Menjadi Rusak (Studi di Wilayah Polres Metro). Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa penanggulangan tindak pidana yang dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas dalam upaya mengurangi pelanggaran kelebihan muatan pada kendaraan bermuatan barang meliputi: Tindakan Preventif berupa sosialisai tentang bahaya kelebihan muatan, Tindakan Preventif upaya yang dilakukan yaitu melakukan operasi zebra dan patroli, Tindakan Represif yaitu pemberian tilang sesuai dengan pasal 307 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaan yang dilakukan oleh pihak Polisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: Faktor Undang-Undang, Faktor Penegak Hukum, Faktor Sarana atau Fasilitas, dan Faktor Masyarakat. Perbedaan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian ini berfokus pada penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih pada kendaraan truk dengan objek penelitian di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.¹³

¹² Nur Afni Safitri, “Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Kendaraan Barang Kelbihan Muatan Menurut Hukum Positif dan Hukum Islam (Studi Kasus Pada Satuan Polisi Lalu Lintas Kepolisian Resor Boyolali”, *Skripsi* (Universitas Islam Negeri Raden Mas Said Surakarta 2023)

¹³ Aqiilah Salmaa Zahraan, “Penanggulangan Tinda Pidana Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Melebihi Daya Angkut yang Menyebabkan Jalanan Menjadi Rusak (Studi di Wilayah Polres Metro), *Skripsi* (Universitas Lampung 2024)

6. Skripsi (S1) Fakultas Hukum Universitas Mahaputra Muhammad Yamin yang ditulis oleh Mai Efendi dengan judul “Penegakkan Hukum Oleh Kepolisian Terhadap Pelanggaran Muatan Barang Pada Truk Di Kota Sawahlunto Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan”. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa penegakkan hukum yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Polres Sawahlunto terhadap pelanggaran muatan barang pada truk berupa pencabutan surat izin mengemudi, penyitaan terhadap barang yang berlebih, dan pemberian denda. Adapun kendala yang dihadapi dalam penegakkan hukum oleh Satuan Lalu Lintas Polres Sawahlunto yaitu kurangnya personil polisi yang memiliki pengetahuan lebih tentang penegakkan hukum terhadap truk muatan berlebih, kurangnya kemajuan teknologi (komputerisasi) dalam melakukan pengecekan muatan barang saat berada di jembatan timbang. Serta kurangnya fasilitas memadai untuk penumpukan barang sitaan pada truk muatan berlebih di jembatan timbang. Perbedaan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian ini berfokus pada penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih pada kendaraan truk dengan objek penelitian di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.¹⁴
7. Skripsi (S1) Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau yang ditulis oleh Dini Ayu Pratiwi Mahasiswa Prodi Ilmu Administrasi Negara dengan Judul “Pelaksanaan Pengawasan *Over Dimensions Over Loading* oleh

¹⁴ Mai Efendi, “Penegakan Hukum Oleh Kepolisian Terhadap Pelanggaran Muatan Barang Pada Truk Di Kota Sawahlunto Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan” *Skripsi* (Universitas Mahaputra Muhammad Yamin 2021)

Dinas Perhubungan Provinsi Riau”. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pengawasan *over dimensions over loading* oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau sudah berjalan sesuai peraturan namun belum bisa dikatakan efektif, dalam pelaksanaan pengawasannya, dinas perhubungan provinsi riau berupaya melakukan penindakan yaitu dengan cara memberikan teguran, peringatan dan perbaikan agar timbul kesadaran dan supir truk angkutan barang tidak melakukan pelanggaran lagi. Terdapat faktor penghambat dalam pengawasan *over dimensions over load* yaitu kurangnya sumber daya manusia atau petugas dilapangan sehingga karena hal ini pelaksanaan pengawasan tidak berjalan dengan baik. Perbedaan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian ini berfokus pada penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih pada kendaraan truk dengan objek penelitian di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.¹⁵

8. Analisa Pengaruh Beban Berlebih Terhadap Umur Rencana Jalan (Studi Kasus: Ruas Jalan Manado-Bitung). Jurnal Sipil Statik Volume 7 Nomor 3, Maret 2019. Fakultas Teknik Jurusan Sipil Universitas Sam Ratulangi Manado, yang ditulis oleh Putri Angelia Safitra, Theo K. Sendow, Sisca V. Pandey. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa beban berlebih pada kendaraan yang melintasi ruas Jalan Manado-Bitung berdampak signifikan terhadap penurunan umur rencana jalan, berdasarkan metode AASHTO (*American Association of State Highway and Transportation Officials*) 1993, penurunan umur

¹⁵ Dini Ayu Pratiwi, “Pelaksanaan Pengawasan Over Dimension Over Loading Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau” *Skripsi*, (Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Pekanbaru 2021)

rencana akibat beban berlebih mencapai 28,08% atau setara dengan 2.808 tahun dari umur rencana awal. Selain itu terjadi peningkatan nilai kumulatif *Vehicle Damage Factor* (VDF) sebesar 59,483%, yang menunjukkan bahwa beban berlebih mempercepat kerusakan jalan secara signifikan. Perbedaan dengan penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian ini berfokus pada penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan berlebih pada kendaraan truk dengan objek penelitian di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.¹⁶

9. Analisis Muatan Berlebih (*overload*) dan Pengaruhnya Terhadap Umur Perkerasan Jalan (Studi Kasus Jalan Raya Ciawi Kabupaten Tasikmalaya KM 24+000 – KM 26+000. Jurnal Media Teknologi, Fakultas Teknik Universitas Galuh, yang ditulis oleh Obi Pebriana. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa berdasarkan hasil penelitian lapangan serta analisis terhadap data kerusakan jalan, dapat disimpulkan bahwa muatan berlebih (*overload*) memiliki pengaruh signifikan terhadap kerusakan fisik perkerasan jalan. Jenis-jenis kerusakan yang ditemukan meliputi tambalan, retak halus, retak buaya, retak blok, retak memanjang, dan lubang, dengan total kerusakan mencapai 446.74m².¹⁷

¹⁶ Putri Angelia Safitra dkk, “Analisa Pengaruh Beban Berlebih Terhadap Umur Rencana Jalan (Studi Kasus: Ruas Jalan Manado-Bitung)”. *Jurnal Sipil Statik* Volume 7 Nomor 3, Maret 2019.

¹⁷Obi Pebriana, “Analisis Muatan Berlebih (*overload*) dan Pengaruhnya Terhadap Umur Perkerasan Jalan (Studi Kasus Jalan Raya Ciawi Kabupaten Tasikmalaya KM 24+000 – KM 26+000)”. *Jurnal Media Teknologi, Fakultas Teknik Universitas Galuh*, Maret 2021.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Wujud data penelitian bukan berupa angka-angka untuk keperluan analisis kuantitatif statistik, akan tetapi data ini adalah informasi yang berupa kata-kata.¹⁸

2. Pendekatan Penelitian

Adapun pendekatan penelitian yang dilakukan ialah menggunakan pendekatan yuridis-empiris, yaitu penelitian ini mengkaji data-data yang berkaitan tentang pemberlakuan atau ketentuan hukum secara yuridis sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁹ Penelitian ini dilakukan secara langsung di lapangan yang mencakup hasil wawancara mendalam dan observasi langsung di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah. Guna mengetahui secara mendalam terhadap permasalahan yang sedang diteliti. Metode pendekatan penelitian ini diterapkan untuk menganalisis hukum dengan cara memandangnya sebagai cerminan dari perilaku masyarakat yang menunjukkan pola tertentu dalam kehidupan sehari-hari. Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk mengungkap bagaimana hukum berfungsi dan diterapkan dalam konteks kehidupan masyarakat.

3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dilakukan oleh penulis yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang, Penulis mengambil lokasi ini karena Balai Pengelolaan

¹⁸ Chaedar Alwasilah, *Pokoknya Kualitatif : Dasar-Dasar Merancang Dan Melakukan Penelitian Kualitatif* (Jakarta: Pustaka Jaya), Hlm 67.

¹⁹ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004) hlm 134.

Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah memiliki peran sentral dalam pengaturan dan pengawasan lalu lintas serta angkutan jalan. Jawa Tengah sebagai salah satu Provinsi di Indonesia yang menghadapi tantangan terkait masalah lalu lintas dan pelanggaran muatan, serta Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang yang merupakan salah satu jembatan timbang aktif di Jawa Tengah yang memiliki peran strategis dalam pengawasan angkutan barang, khususnya terkait pelanggaran muatan berlebih, selain itu UPPKB Klepu berada di jalur utama transportasi antara Semarang dan Solo, sehingga volume kendaraan yang melintas cukup tinggi dan beragam, menjadikan ini lokasi yang relevan untuk menganalisis implementasi sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan lebih (*over dimensions over load*).

4. Sumber Data

a. Data Primer

Data primer ialah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumbernya tanpa melalui perantara atau pihak ketiga.²⁰ Dalam penelitian ini data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara langsung bersama Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT, Kepala Seksi Prasarana Jalan di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah dan Bapak Aris Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor serta 5 pengemudi angkutan muatan.

²⁰ Mukti Fajar & Yulianto Achmad, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm 156.

b. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari bahan-bahan hukum berupa buku-buku literatur, jurnal, peraturan perundang-undangan dan laporan penelitian.²¹

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer berupa bahan hukum otoratif yang dikeluarkan oleh lembaga yang berwenang.²² Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini ialah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Transportasi Darat, dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder ialah bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer.²³ Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini berupa buku hukum, jurnal hukum dan hasil penelitian yang berkaitan dengan

²¹ Prof. Dr. Suteki, S.H., M.Hum & Galang Taufani, S.H., M.H., *Metodologi penelitian hukum (Filsafat, Teori Dan Praktik)* (Depok: Rajawali Pers, 2018), hlm 309.

²² Suratman S.H., M.H dan H.Philips Dillah, S.H., M.H, *Metode Penelitian Hukum, op.cit.*, hal 67.

²³ Suratman S.H., M.H dan H.Philips Dillah, S.H., M.H, *Metode Penelitian Hukum* (Bandung: CV Alfabeta, 2015), hlm 67.

permasalahan yang diteliti, serta teori efektivitas menurut Soerjono Soekanto.

5. Teknik Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini diperoleh melalui studi kepustakaan serta kegiatan-kegiatan observasi dan wawancara. Studi pustaka yaitu alat pengumpulan data yang tidak diajukan langsung kepada subjek penelitian seperti Undang-Undang, buku-buku literatur dan jurnal. Pustaka/dokumen dapat diteliti dalam berbagai macam, dalam penelitian ini penulis meneliti melalui dokumen resmi, laporan, catatan kasus dan dokumen lainnya yang didapat dari Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.

Selanjutnya pengumpulan data dalam metode penelitian ini penulis juga melakukan observasi atau pengamatan pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor dengan cara mengamati bukan hanya melihat, melainkan juga merekam, menghitung, mengukur, dan mencatat kejadian-kejadian yang berlangsung ditunjukkan untuk mempelajari perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan dilakukan pada responden yang tidak terlalu besar.²⁴

Pengumpulan data terakhir yang digunakan dalam penelitian ini yaitu wawancara ialah usaha untuk mengumpulkan informasi dengan mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula.²⁵ Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara kepada Bapak Budi Suryo Utomo A.Md. LLAJ., S.T., MT sebagai Kepala Seksi Prasarana Jalan Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah, Bapak Aris sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan

²⁴ *Ibid*, hlm 223

²⁵ HB Sutopo, metode penelitian kualitatif (Surakarta: UNS Press 2006), hlm 72

Bermotor, serta 5 sopir truk pengendara angkutan muatan.

6. Analisis Data

Analisis data ialah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh sehingga dapat dipahami dengan mudah dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.²⁶ Kemudian data primer dan sekunder dikumpulkan, dikategorisasikan, diklasifikasikan, ditabulasikan, serta kemudian dianalisis datanya.²⁷

Analisis data dalam metode penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kualitatif. Dalam skripsi ini penulis melihat, meringkas berbagai kondisi, berbagai situasi, dan fenomena realitas sosial yang ada dimasyarakat kemudian mendeskripsikan bagaimana penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan lebih (*overloading*). Agar mendapatkan hasil bagaimana fenomena realitas sosial yang ada dimasyarakat.

G. Sistematika Penulisan

Secara garis besar penulisan skripsi ini terdiri atas lima bab, antara bab satu dengan bab lain saling berhubungan karena merupakan satu kesatuan yang utuh, kelima bab tersebut adalah sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan. Dalam bab ini berisikan tentang latar belakang permasalahan yang diangkat, permasalahan yang akan dibahas, tujuan penelitian dan manfaat penelitian, metode penelitian yang digunakan dalam penelitian, serta sistematika penulisan skripsi.

²⁶ Muhammad Nadzir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 241.

²⁷ Suratman S.H., M.H dan H.Philips Dillah, S.H., M.H, *Metode Penelitian Hukum* (Bandung: CV Alfabeta, 2015), hlm 107.

BAB II : Kajian Teoritis. Berisikan penjelasan terkait pembahasan yang peneliti ambil. Kajian Teoritis merupakan bagian yang berisi penjelasan mendalam mengenai konsep, teori, dan kerangka berpikir yang digunakan dalam penelitian ini. Dalam bab ini, penulis menguraikan landasan teori yang relevan untuk mendukung analisis yang penulis ambil.

BAB III : Hasil Penelitian penulis untuk memberikan penjelasan dan interpretasi atas hasil penelitian yang akan dianalisis guna menjawab pertanyaan pada penelitiannya.

BAB IV : Bab ini menyajikan analisis sebagai bentuk pemikiran asli peneliti berdasarkan temuan pada bab-bab sebelumnya. Analisis ini dikembangkan dengan menggunakan teori-teori yang relevan sebagai landasan akademik, serta disertai dengan opini peneliti mengenai penerapan sanksi administratif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi kendaraan bermuatan lebih (*overload*).

BAB V : Bab terakhir dalam penelitian ini berisi kesimpulan yang merangkum temuan utama serta saran yang dapat menjadi rekomendasi untuk penelitian selanjutnya.

BAB II

KAJIAN TEORI TENTANG PELANGGARAN LALU LINTAS, FAKTOR PELANGGARAN LALU LINTAS, KENDARAAN BERMUATAN BERLEBIH, TEORI EFEKTIVITAS HUKUM, DAN SANKSI ADMINISTRATIF

A. Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Untuk memahami pengertian lalu lintas, penulis mengemukakan pengertian lalu lintas berdasarkan Undang-Undang serta menurut para ahli. Berdasarkan Panduan Praktis Berlalu Lintas yaitu Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2022 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lalu Lintas diselenggarakan dengan tujuan:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Sementara menurut W.J.S. Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah:

- a. Perjalanan bolak-balik.
- b. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya.
- c. Perhubungan antara sebuah tempat.²⁸

²⁸ Purwa Darminta, W.J.S., *Kamus Umum Indonesia WJS Poerdamminta* (Jakarta: Balai Pustaka: 2006)

Lalu lintas adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan pergerakan kendaraan dan orang di jalan. Ini mencakup semua aktivitas saat orang dan kendaraan berpindah dari satu tempat ke tempat lain, baik menggunakan mobil, sepeda, atau berjalan kaki. Lalu lintas juga melibatkan penggunaan jalan umum yang dirancang untuk membantu masyarakat bergerak.

Menurut pendapat para ahli mengenai pengertian lalu lintas, Muhammad Ali mengatakan, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan.²⁹ Ramdlon Naning memberikan pengertian lalu lintas ialah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya.³⁰ Subekti memberikan definisi mengenai lalu lintas, ia mengemukakan bahwa lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutannya.³¹

Kesimpulan dari penjelasan di atas adalah bahwa pengertian lalu lintas mencakup berbagai aspek terkait pergerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Lalu lintas diartikan sebagai gerakan kendaraan dan orang, yang melibatkan perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya, serta penggunaan jalan umum untuk berbagai keperluan transportasi. Dengan demikian, lalu lintas merupakan fenomena yang melibatkan interaksi antara orang dan kendaraan di jalan.

2. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Tentang pengertian pelanggaran lalu lintas menurut Ramdlon Naning dijelaskan bahwa pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan

²⁹ Ali, Mohammad dan Mohammad Asrori. Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik. Jakarta: PT Bumi Aksara., 2009, hlm. 214

³⁰ Ramdlon Naning, Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas, Mandar Maju, Bandung, 2000, hlm. 82

³¹ Subekti, R, Pokok-Pokok Hukum Perdata, Jakarta : PT Intermasa, Cetakan Ke dua puluh, 1995, hlm. 183

perundang-undangan lalu lintas.³² Sebagaimana ketentuan tersebut telah diatur dalam Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

“Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. berperilaku tertib; dan/atau
- b. mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.”

Jika ketentuan tersebut diatas dilanggar maka akan dikualifikasikan sebagai suatu pelanggaran yang terlibat dalam kecelakaan. Untuk memberikan penjelasan tentang pelanggaran lalu lintas yang lebih terperinci, maka perlu dijelaskan lebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), tindak pidana diklasifikasikan menjadi kejahatan (*misdrifje*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Pengaturan mengenai kejahatan tercantum dalam Buku II yang membahas tentang Kejahatan, sementara pelanggaran diatur dalam Buku III yang berfokus pada Pelanggaran. Dalam hukum pidana, terdapat dua perspektif terkait kriteria pembagian antara kejahatan dan pelanggaran, yaitu pandangan kualitatif dan kuantitatif.

Menurut pandangan kualitatif, suatu tindakan dianggap sebagai tindak pidana setelah ada undang-undang yang mengaturnya. Di sisi lain, kejahatan memiliki sifat *recht delicten*, yang berarti bahwa tindakan tersebut dipandang bertentangan dengan keadilan, terlepas dari apakah tindakan itu diancam pidana dalam undang-undang atau tidak. Dalam pandangan ini, ancaman pidana untuk pelanggaran lebih ringan dibandingkan dengan kejahatan.

JM Van Bemmelen dalam bukunya “*Handen Leer Boek Van Het Nederlandse Strafrecht*” berpendapat bahwa

³² Ramdlon Naning, Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan disiplin Penegak Hukum dalam Berlalu Lintas, Surabaya: Bina Ilmu, 1993, hlm. 84

perbedaan antara kedua kategori tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) bersifat kuantitatif, bukan kualitatif. Menurutnya, umumnya kejahatan diancam dengan hukuman yang lebih berat dibandingkan pelanggaran, yang tampaknya didasarkan pada sifat kejahatan yang lebih serius.³³

Apabila pernyataan di atas dikaitkan dengan praktik sehari-hari, terlihat bahwa sanksi yang dijatuhkan kepada pelaku kejahatan umumnya lebih berat dibandingkan dengan sanksi yang diberikan kepada pelaku pelanggaran.

Menurut pendapat para Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro, pengertian pelanggaran dapat dijelaskan dengan istilah "*overtredingen*" atau pelanggaran yang merujuk pada suatu tindakan yang melanggar ketentuan atau norma yang berlaku, sehingga dianggap sebagai tindakan yang melawan hukum yang dapat berakibat pada sanksi atau konsekuensi hukum bagi pelakunya.³⁴ Selanjutnya menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* adalah tindakan yang tidak mentaati larangan atau aturan yang ditetapkan oleh penguasa negara/pemerintah. Sementara itu, *crimineel-on recht* adalah tindakan yang bertentangan dengan hukum.³⁵

Pendapat berbeda yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto yang mendeskripsikan pelanggaran lalu lintas sebagai masyarakat yang lalai: "*siapakah pelanggaran lalu lintas? Jawabannya bukanlah berkaitan dengan nama atau pekerjaannya. Penegak hukum harus*

³³ Bambang Poernomo, Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002, hlm.40

³⁴ Prodjodikoro, Wirjono. (2003). Asas-asas Hukum Pidana. Bandung:Refika Aditama, hlm.33.

³⁵ Bambang Poernomo, Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002, hlm.42

menyadari bahwa pelanggaran lalu lintas (dalam kebanyakan hal) bukanlah penjahat, akan tetapi orang yang lalai atau alpa. Sudah tentu bahwa penegak hukum harus selalu siap menghadapi kenyataan, apabila pelanggaran ternyata adalah penjahat yang sedang melarikan diri. Akan tetapi, pada umumnya pelanggaran adalah warga masyarakat yang lalai, oleh karena mengambil keputusan yang keliru”.

Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.³⁶

3. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), pelanggaran lalu lintas dikategorikan menjadi tiga antara lain.

a. Pelanggaran Ringan

Pelanggaran yang mendapat sanksi pidana maksimal 15 hari-2 bulan atau denda maksimal Rp. 100.000 - Rp. 500.000. Pelanggaran yang digolongkan dalam pelanggaran ringan antara lain.

- 1) Melanggar ketentuan persyaratan lampu, rem dan tuter bagi kendaraan tidak bermotor
- 2) Melanggar rambu-rambu perintah atau rambu-rambu larangan
- 3) Melanggar marka membujur garis utuh tunggal atau ganda

³⁶ Ramdlon Naning, Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan disiplin Penegak Hukum dalam Berlalu Lintas;Surabaya: Bina Ilmu, 1993, hlm. 36

- 4) Melanggar marka melintang garis utuh sebagai batas berhenti
- 5) Melanggar ketentuan cahaya alat pengatur isyarat lalu lintas
- 6) Melanggar larangan melewati kendaraan lain di persimpangan atau di perlintasan sebidang
- 7) Melanggar kewajiban mendahulukan kendaraan yang memiliki hak sesuai prioritas
- 8) Melanggar larangan berhenti atau parkir di tempat-tempat tertentu
- 9) Melanggar kewajiban menggunakan helm pengemudi atau penumpang sepeda motor atau mobil tanpa rumah-rumah
- 10) Melanggar larangan membunyikan klakson pada tempat-tempat tertentu yang dinyatakan dengan rambu-rambu
- 11) Melanggar ketentuan penggunaan sirine
- 12) Melanggar kewajiban menyalakan lampu utama dekat, lampu posisi depan dan belakang atau lampu tanda nomor kendaraan pada waktu malam hari/gelap
- 13) Melanggar larangan menyalakan lampu peringatan berwarna biru atau merah kecuali kendaraan tertentu
- 14) Melanggar kewajiban menyalakan lampu penunjuk arah waktu akan membelok atau berbalik arah
- 15) Melanggar kewajiban menyalakan waktu tanda berhenti waktu menaik/menurunkan penumpang bus sekolah
- 16) Melanggar kewajiban menyalakan lampu peringatan berwarna kuning bagi kendaraan tertentu
- 17) Melanggar ketentuan batas kecepatan maksimum

- 18) Melanggar larangan bagi kendaraan yang ditarik oleh lebih dari satu kendaraan
- 19) Melanggar larangan kewajiban penggunaan sabuk keselamatan pada waktu mengemudi dan penumpang waktu duduk di samping pengemudi kendaraan roda empat.
- 20) Kendaraan dengan muatan berlebih (*over dimesnsion over load*)

b. Pelanggaran Sedang

Pelanggaran yang mendapat sanksi pidana maksimal 3-4 bulan atau denda maksiman Rp. 500.000-Rp. 1.000.000. Pelanggaran yang digolongkan dalam pelanggaran sedang ialah pelanggaran yang:

- 1) Kendaraan tanpa dilengkapi tanda bukti lulus uji bagi mobil bus, barang, kendaraan umum, kereta gandeng/tempelan atau kendaraan khusus.
- 2) Tidak dapat menunjukkan STNK atau STCK beserta lembar formulir BTCK (Buku Tanda Coba Kendaraan Bermotor)
- 3) Tidak melengkapi TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor)
- 4) Tidak dapat menunjukkan SIM sesuai ketentuan

c. Pelanggaran Berat

Jenis pelanggaran ini memiliki sanksi pidana maksimal enam bulan atau lebih dan denda maksimal lebih dari Rp. 1.000.000. Pelanggaran yang digolongkan dalam pelanggaran berat antara lain.

- 1) Melanggar ketentuan pengangkutan orang atau barang tidak sesuai dengan peruntukannya kecuali sebagaimana yang dimaksud pasal 3 ayat 1 PP 41 “Di daerah yang sarana transportasinya belum memadai, pengangkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dapat dilakukan dengan mobil barang.”

- 2) Melanggar persyaratan teknis dan jalan yang meliputi persyaratan lampu dan komponen pendukung bagi kendaraan bermotor.
- 3) Melanggar ketentuan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu-rambu

B. Faktor Pelanggaran Lalu Lintas

Dalam menganalisis pelanggaran lalu lintas, penting untuk memahami berbagai faktor yang mempengaruhi terhadap terjadinya pelanggaran tersebut. Faktor-faktor ini tidak hanya mencakup aspek perilaku pengendara, tetapi juga mencakup kondisi lingkungan, infrastruktur, serta kebijakan penegakan hukum yang ada.

1. Faktor Manusia

Menurut Suwardjoko tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas penyebab utamanya adalah pengendara.³⁷

Faktor manusia ini ditentukan oleh beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di jalan raya diantaranya:

a. Mental

Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Etika, sopan - santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas maupun dampak negatif yang dapat menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sehingga

³⁷ Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB

mentalitas pengguna Jalan merupakan suatu hal yang fundamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik.

Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya berlalu lintas, hal ini tidak dapat dibentuk secara instan oleh suatu lembaga tertentu, baik itu lembaga pendidikan maupun lembaga lainnya, tetapi terbentuk secara berkesinambungan mulai kehidupan sehari-hari dalam keluarga, lingkungan dan situasi lalu lintas yang kasat mata secara keseharian selalu terlihat oleh pengguna jalan sehingga membentuk kultur mentalitas berlalu lintas seseorang.

b. Pengetahuan

Setiap Pengguna Jalan wajib memahami setiap aturan yang telah diberlakukan secara formal baik dalam bentuk Undang-Undang, Perpu, Peraturan Pemerintah, Perda dan aturan lainnya sehingga terdapat satu persepsi dalam pola tindak dan pola pikir dalam berinteraksi di jalan raya. Perbedaan tingkat pengetahuan dan atau pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakkan hukum di jalan raya.

c. Kemampuan dalam mengendalikan (Mengendarai/Mengemudi)

Kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaraan lalu lintas baik bagi pengemudi/- pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya.

2. Faktor penegak hukum

Penegak hukum yaitu pihak-pihak yang berkecimpung dibidang penegakan hukum. Mentalitas penegakkan hukum merupakan titik sentral daripada proses penegakkan hukum. Hal ini disebabkan oleh karena masyarakat Indonesia masih terdapat kecenderungan yang kuat, untuk senantiasa mengidentifikasikan hukum dengan penegaknya. Apabila penegaknya bermental baik, maka dengan sendirinya hukum yang diterapkannya juga baik. Apabila penegak hukum tidak disukai, maka secara serta merata hukum yang diterapkan juga dianggap buruk.³⁸

Penegak hukum merupakan golongan panutan dalam masyarakat, yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu, sesuai dengan aspirasi masyarakat. Mereka harus dapat berkomunikasi dan mendapat pengertian dari golongan sasaran, disamping mampu membawakan atau menjalankan peranan yang dapat diterima oleh mereka. Golongan panutan juga harus dapat memilih waktu, lingkungan yang tepat dalam memperkenalkan norma-norma atau kaidah-kaidah hukum yang baru, serta memberikan keteladanan yang baik.³⁹

3. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah seharusnya diganti tetapi tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat berhubungan erat dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya

³⁸ M. Karjadi, *Kejahatan Pelanggaran dan Kecelakaan*, Politeia, Bogor, 1981, hal. 62

³⁹ *Ibid*, Hal. 63.

kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur.⁴⁰

4. Faktor Sarana dan Prasarana/Jalan

Faktor jalan berhubungan dengan kecepatan rencana jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya media jalan, dan jarak pandang serta kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor. Hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh dan jalan menjadi lebih licin. Selain itu, jarak pandang juga terganggu dengan adanya asap dan kabut, terutama di daerah pegunungan. Hal ini mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Faktor jalan juga dipertegas oleh pernyataan Suwardjoko, bahwa kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan yang sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas.

Faktor-faktor diatas mempunyai hubungan sebab akibat yang saling berkaitan satu sama lain. Di antara faktor-faktor tersebut, faktor manusia adalah penyebab utama pelanggaran lalu lintas, karena berkaitan erat dengan etika, perilaku, dan cara berkendara di jalan. Bentuk pelanggaran itu sendiri sering kali muncul dari kelalaian individu dalam bertindak dan membuat keputusan dengan tergesa-gesa. Banyak dari mereka yang

⁴⁰ Putri, A. Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Ditinjau Dari Motivasi Keselamatan Diri dan Jenis Kelamin. Jurnal Phronesia., 2 (6), 33- 45. 2011, hlm. 118

cenderung mementingkan kepentingan pribadi tanpa mempertimbangkan kepentingan umum.⁴¹

C. Kendaraan Bermuatan Lebih

1. Pengertian Kendaraan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat (7) yang berbunyi:

“Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.”

Selanjutnya dalam Ayat (8) tentang kendaraan bermotor bahwa:

“Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.”

Serta Ayat (9) tentang kendaraan tidak bermotor bahwa:

“Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.”

2. Pengertian Bermuatan Berlebih

Kendaraan bermotor sering kali digunakan sebagai alternatif untuk mengangkut barang dan membawa penumpang, yang dimaksud dengan bermuatan berlebih ialah kendaraan yang melebihi batas kapasitas yang diizinkan oleh Undang-Undang. Beban berlebih (*overloading*) adalah jumlah berat muatan kendaraan, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diangkut melebihi dari jumlah yang diijinkan (JBI) atau Muatan Sumbu Terberat (MST) melebihi kemampuan kelas jalan yang ditetapkan. Adapun Muatan Sumbu Terberat (MST) berdasarkan kelas jalan pada Pasal 19 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

⁴¹ Warpani, Suwardjoko. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : Penerbit ITB, 2000, hlm. 19

Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana yang dimaksud jalan kelas terdiri atas:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat 10 ton.
- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 milimeter, dan muatan sumbu 8 ton.
- c. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 ton
- d. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 milimeter, ukuran panjang tinggi 4.200 milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 ton.

D. Teori Efektivitas Hukum

Membahas efektivitas hukum berarti membahas sejauh mana hukum mampu mengatur dan memaksa masyarakat untuk mematuhi aturan yang ada. Hukum dianggap efektif jika berbagai faktor yang memengaruhinya dapat berfungsi dengan optimal. Tingkat efektivitas suatu peraturan perundang-undangan dapat diukur melalui perilaku masyarakat. Hukum atau peraturan akan dianggap efektif jika masyarakat berperilaku sesuai dengan harapan yang ditetapkan, sehingga tujuan dari peraturan tersebut tercapai. Dengan demikian, efektivitas hukum atau perundang-undangan dapat dianggap telah berhasil.

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 faktor:⁴²

1. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Menurut Soerjono Soekanto bahwa masalah yang berpengaruh terhadap efektivitas hukum tertulis ditinjau dari segi aparat akan tergantung pada hal berikut:⁴³

1. Sampai sejauh mana petugas terikat oleh peraturan-peraturan yang ada.
2. Sampai mana petugas diperkenankan memberikan kebijaksanaan.
3. Teladan macam apa yang sebaiknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat.
4. Sampai sejauh mana derajat sinkronisasi penugasan-penugasan yang diberikan kepada petugas sehingga memberikan batas-batas yang tegas pada wewenangnya.

Soerjono Soekanto memprediksi patokan efektivitas elemen-elemen tertentu dari prasarana. Prasarana tersebut harus secara jelas memang menjadi bagian yang memberikan kontribusi untuk kelancaran tugas-tugas aparat di tempat atau lokasi kerjanya. Adapun elemen-elemen tersebut adalah :

1. Prasarana yang telah ada apakah telah terpelihara dengan baik.

⁴² Soerjono Soekanto, 2008, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal.8

⁴³ *Ibid*, hal. 82

2. Prasarana yang belum ada perlu diadakan dengan memperhitungkan angka waktu pengadaannya.
3. Prasarana yang kurang perlu segera dilengkapi.
4. Prasarana yang rusak perlu segera diperbaiki.
5. Prasarana yang macet perlu segera dilancarkan fungsinya.
6. Prasarana yang mengalami kemunduran fungsi perlu ditingkatkan lagi fungsinya.

E. Sanksi Administratif

Dalam Peraturan Menteri Nomor PM 29 Tahun 2022 dalam Pasal 1 dijelaskan bahwa sanksi administratif adalah perangkat sarana hukum administrasi yang bersifat pembenaran kewajiban/perintah dan/atau penarikan kembali keputusan tata usaha negara yang dikenakan kepada penyelenggara kegiatan transportasi darat atas dasar ketidaktaatan terhadap peraturan perundang-undangan dibidang transportasi darat.

Dalam hal berdasarkan hasil pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 tahun 2022 apabila ditemukan pelanggaran, penyelenggara kegiatan transportasi darat dapat dikenakan Sanksi Administratif. Selanjutnya di sebutkan dalam Pasal 15 (1) Sanksi Administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 terdiri atas:

1. peringatan tertulis;
2. penghentian sementara pelayanan umum;
3. penghentian sementara kegiatan;
4. denda administratif;
5. pembekuan perizinan berusaha;
6. pembatalan perizinan berusaha; dan/atau
7. pencabutan perizinan berusaha.

Pengenaan sanksi administratif dapat dilakukan secara bertahap atau langsung. Pengenaan sanksi administratif secara langsung dikenakan terhadap pelanggaran yang mengancam

keselamatan transportasi darat. Pemberian sanksi administratif yang berupa peringatan tertulis terdiri atas sanksi peringatan pertama, sanksi peringatan kedua, sanksi peringatan ketiga dengan jangka waktu tertentu. Sanksi administratif berupa peringatan ditetapkan dalam bentuk surat oleh Direktur Jenderal.

Sanksi administratif berupa penghentian sementara pelayanan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 Ayat (1) huruf b merupakan penghentian sementara pelayanan umum oleh penyelenggara kegiatan transportasi darat dalam jangka waktu tertentu. Ditetapkan dalam bentuk surat penghentian sementara pelayanan umum yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal.

Sanksi Administratif berupa penghentian sementara kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 Ayat (1) huruf c merupakan penghentian sementara kegiatan oleh penyelenggara kegiatan transportasi darat dalam jangka waktu tertentu, ditetapkan dalam bentuk surat penghentian sementara kegiatan yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal.

Sanksi Administratif berupa denda administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 Ayat (1) huruf d dapat dikenai berdiri sendiri atau bersamaan dengan sanksi peringatan, penghentian sementara pelayanan umum, penghentian sementara kegiatan, pembekuan perizinan berusaha, pembatalan perizinan berusaha, atau pencabutan perizinan berusaha.

Denda administratif sebagaimana dimaksud, besarnya ditetapkan dalam satuan *penalty unit*. Satuan *penalty unit* sebagaimana dimaksud ditetapkan sebesar Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah). Dihitung berdasarkan satuan *penalty unit* Pelanggaran dikalikan dengan tarif denda administratif di bidang transportasi darat sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah mengenai Penerimaan Negara Bukan Pajak. Sedangkan besaran denda administratif paling banyak 5.000 (lima ribu) *penalty unit*. Denda

administratif merupakan penerimaan negara bukan pajak dan disetorkan ke dalam kas negara.

Sanksi administratif berupa pembekuan perizinan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) ditetapkan dalam bentuk surat pembekuan perizinan berusaha yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal.

Tahapan sanksi administratif berupa pembatalan dan pencabutan perizinan berusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 Ayat (1) huruf f dan huruf g merupakan pembatalan perizinan berusaha yang telah diterbitkan. Sanksi administratif yang ditetapkan dalam bentuk surat pembatalan perizinan berusaha yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal. Sanksi Administratif berupa pencabutan perizinan berusaha dikenakan terhadap:

1. Pelanggaran yang dilakukan secara berturut-turut dan tidak melakukan upaya perbaikan; atau
2. Pelanggaran berat dalam bentuk Pelanggaran yang membahayakan keselamatan transportasi darat.

Dijelaskan pada Pasal 23 dalam Peraturan Menteri Nomor PM 29 Tahun 2022 Setiap hasil evaluasi Laporan Hasil Pengawasan yang merekomendasikan untuk diberikan sanksi administratif dan setiap pengenaan Sanksi Administratif yang disampaikan oleh pejabat pimpinan tinggi pratama di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dikumpulkan dalam satu *database* yang dikelola oleh unit kerja di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang bertanggungjawab terhadap pengenaan Sanksi Administratif.

BAB III

IMPLEMENTASI PEMBERIAN SANKSI ADMINISTRATIF PADA KENDARAAN BERMUATAN BERLEBIH DI JAWA TENGAH TAHUN 2021-2024

A. Gambaran Umum Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah

1. Gambaran Umum dan Lokasi Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.

Balai Pengelolaan Transportasi Darat (BPTD) merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggungjawab pada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelolaan Transportasi Darat memiliki sebaran Lokasi Kantor Unit Pelayanan Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat salah satunya yaitu BPTD Kelas I Jawa Tengah.

Terdapat perubahan Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelolaan Transportasi Darat yang termuat pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelolaan Transportasi Darat. BPTD yang semula disebut wilayah berubah menjadi kelas, demikian juga dengan penamaan jabatan struktural di lingkungan BPTD.

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I sebagaimana dimaksud terdiri atas:

- a. Kepala BPTD Kelas I Jawa Tengah;
- b. Kepala Bagian Tata Usaha;
- c. Kepala Subbagian Sumber Daya Manusia dan Umum;
- d. Kepala Subbagian Perencanaan dan Keuangan;

- e. Kepala Bidang Prasarana;
- f. Kepala Seksi Prasarana Jalan;
- g. Kepala Seksi Prasarana Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- h. Kepala Bidang Sarana dan Angkutan Jalan;
- i. Kepala Seksi Sarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- j. Kepala Seksi Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- k. Kepala Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan;
- l. Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- m. Kepala Seksi Pengawasan;
- n. Satuan Pelayanan;
- o. Kelompok Jabatan Fungsional.⁴⁴

Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah berlokasi di Jl. Urip Sumoharjo KM 17 (Komplek Terminal Mangkang) Kota Semarang, Jawa Tengah.

Gambar 3.1

Peta Satelit Lokasi Balai pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah



Sumber : Google Earth

⁴⁴ <https://hubdat.dephub.go.id/id/bptd/jateng/profil/>, diakses pada 20 Mei 2025 pukul 21.00

2. Visi dan Misi Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah

- a. Visi Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah
Pengelola Transportasi Darat Yang Handal, Berdaya Saing, Dan Memberikan Nilai Tambah Serta Terwujudnya Indonesia Maju Yang Berdaulat, Mandiri, Dan Berkepribadian, Berlandaskan Gotong-Royong.
- b. Misi Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah
 - 1) Menciptakan sistem pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau masyarakat dan wilayah Indonesia.
 - 2) Menciptakan dan mengorganisasikan transportasi darat, sungai, danau dan penyeberangan serta perkotaan yang berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan.
 - 3) Mendorong berkembangnya industri transportasi darat yang transparan dan akuntabel.
 - 4) Membangun prasarana dan sarana transportasi darat.

3. Tugas dan Fungsi Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah

- a. Balai Pengelolaan Transportasi Darat Mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, pengendalian dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau dan penyeberangan.
- b. Balai Pengelolaan Transportasi Darat memiliki fungsi sebagai berikut:
 - 1) Penyusunan rencana, program, dan anggaran;

- 2) Pelaksanaan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan;
- 3) Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan;
- 4) Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan;
- 5) Pelaksanaan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;
- 6) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan
- 7) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.⁴⁵

⁴⁵ <https://hubdat.dephub.go.id/id/bptd/jateng/profil/>, diakses pada 21 Mei 2025 pukul 15.30

4. Susunan Organisasi Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah

Susunan Organisasi Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah terdiri atas :

Tabel 3.1

Susunan Organisasi Balai Pengelolaan Transportasi Darat

No	Nama	Jabatan
1	Lilik Handoyono, S.T., M.T	Kepala Balai
2	Muhammad Majid, S.Psi., M.Sc	Kepala Bagian Tata Usaha
3	Aminuddin Anhar, S.T., M.T	Kepala Bidang Prasarana
4	Iwan Budiyo	Kepala Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan
5	Harwinanto, S.T., M.T	Kepala Bidang Sarana dan Angkutan
6	Ellena Yuanita	Kepala Subbag SDM dan Umum
7	Arief Rahmat Tri Probo	Kepala Subbag Peerencanaann dan Keuangan
8	Budi Suryo Utomo, A.Md. LLAJ., S.T., MT	Kepala Seksi Prasarana Jalan
9	Akhmad Yasin Maulana, S.Si., M.M.Tr	Kepala Seksi Prasarana SDP
10	Dhany Farizi	Kepala Seksi Lalu Lintas JSDP
11	Ari Widi Wibowo	Kepala Seksi Pengawasan
12	Firman Prayogi	Kepala Seksi Angkutan JSDP
13	Karsi	Kepala Seksi Sarana JSDP

Sumber : Situs Web Resmi <https://hubdat.dephub.go.id/>

B. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor

Sesuai dengan pasal 199 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

“setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167, Pasal 168, Pasal 173, Pasal 177, Pasal 186, Pasal 187, Pasal 189, Pasal 192, dan Pasal 193 dikenai sanksi administratif berupa;

- a. peringatan tertulis*
- b. denda administratif*
- c. pembekuan izin; dan/atau*
- d. pencabutan izin.”⁴⁶*

Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) diatas diatur dengan Peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Transportasi Darat yang selanjutnya disebut Permenhub No. PM 29 Tahun 2022. Peraturan ini memberikan penjelasan yang rinci mengenai sanksi administratif serta prosedur penerapannya. Rincian tersebut mencakup berbagai aspek, termasuk jenis sanksi yang dapat dikenakan dan langkah-langkah dalam penegakannya. Penjelasan lengkap mengenai hal ini dapat ditemukan pada Bab IV tentang Sanksi Administratif.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Permenhub Nomor PM 29 Tahun 2022, setiap individu yang melanggar ketentuan

⁴⁶ Lihat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentag Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 199 Ayat (1)

yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang tersebut dapat dikenai sanksi administratif.

Selain Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah yang selanjutnya disebut BPTD Kelas I Jawa Tengah, BPTD Kelas I Jawa Tengah memiliki wilayah kerja yang mencakup 14 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut UPPKB. Dari jumlah tersebut, terdapat 7 UPPKB yang masih beroperasi secara aktif, sementara 7 UPPKB lainnya saat ini tidak beroperasi. Keberadaan unit-unit ini sangat penting dalam upaya pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, khususnya dalam hal muatan kendaraan. Adapun UPPKB yang masih beroperasi adalah sebagai berikut:

1. UPPKB Ajibarang, Kab. Banyumas
2. UPPKB Wanareja, Kab. Cilacap
3. UPPKB Banyudono, Kab. Boyolali
4. UPPKB Klepu, Kab. Semarang
5. UPPB Subah, Kab. Batang
6. UPPKB Tanjung, Kab. Brebes
7. UPPKB Sarang, Kab. Rembang

Sementara itu, UPPKB yang tidak beroperasi adalah sebagai berikut:

1. UPPKB Selogiri, Kab. Wonogiri
2. UPPKB Toyogo, Kab. Sragen
3. UPPKB Sambong, Kab. Blora
4. UPPKB Gubug, Kab Grobogan
5. UPPKB Lebuawu, Kab. Jepara
6. UPPKB Salam, Kab. Magelang
7. UPPKB Pringsurat, Kab Temanggung

Selanjutnya penulis melakukan riset di UPPKB Klepu yang berlokasi di Kutan, Randugunting, Kec. Bergas, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah. Lokasi ini dipilih karena UPPKB Klepu merupakan salah satu unit yang aktif dalam Operasi *Zero Over Dimension Over Load* jika dibandingkan dengan UPPKB wilayah lain. UPPKB Klepu terletak di Jawa Tengah dan berada di jalur utama distribusi barang, sehingga

data yang diperoleh dari lokasi ini mencerminkan kondisi nyata di lapangan. Selain itu pada periode tertentu UPPKB Klepu termasuk dalam daftar jembatan timbang yang dialih fungsikan menjadi *rest area* sehingga memberikan perspektif tambahan terkait efektivitas kebijakan transportasi.

Kemudian penulis memperoleh data mengenai pemberian sanksi administratif terhadap pengendara di Jawa Tengah tahun 2021-2024. Selain itu, penulis juga melakukan analisis terhadap proses pengawasan dan tata cara pengenaan sanksi administratif pada kendaraan yang melanggar, sehingga penulis dapat memahami lebih dalam mengenai efektivitas penerapan sanksi administratif dan dampaknya terhadap kepatuhan pengemudi.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan dalam Pasal 3 Ayat (1) dijelaskan bahwa UPPKB memiliki fungsi melakukan pengawasan, penindakan dan pencacatan:⁴⁷

- a. Tata cara pemuatan barang;
- b. Dimensi kendaraan angkutan barang;
- c. Penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang;
- d. Persyaratan teknis dan laik jalan;
- e. Dokumen angkutan barang;
- f. Kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa;
- g. Jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan
- h. Jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

Fungsi jembatan timbang atau UPPKB meliputi beberapa aspek penting. Pertama, fungsi pengawasan, yang bertugas

⁴⁷ Lihat Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Pengawasan Dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Transportasi Darat.

memantau tonase kendaraan dan jenis barang yang diangkut. Kedua, fungsi penindakan, yang bertujuan untuk mencegah kerusakan jalan dengan melakukan penindakan berdasarkan berat tonase yang diizinkan untuk setiap kelas jalan. Ketiga, fungsi pencatatan, yang berguna untuk memantau perkembangan lalu lintas angkutan barang dan kendaraan yang melebihi muatan. Berikut gambaran jembatan timbang statis (*weighbridge*) yang penulis ambil ketika melakukan penelitian di UPPKB Klepu Kabupaten Semarang.

Gambar 3.2
Jembatan Timbang Statis (*weighbridge*)



Sumber : Penulis melakukan Penelitian di UPPKB Klepu

Gambar 3.3
indicator display



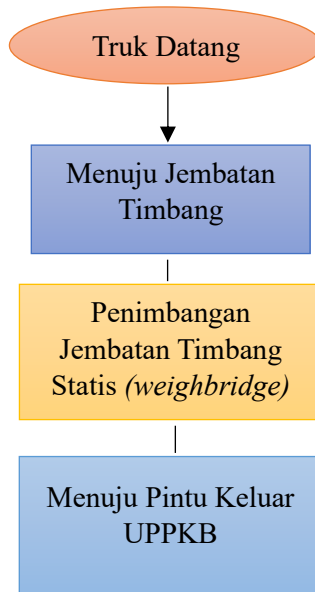
Sumber : Penulis melakukan Penelitian di UPPKB Klepu

Kendaraan yang berada di atas jembatan timbang statis akan berhenti sejenak untuk menunggu munculnya angka hasil penimbangan pada *indicator display*. Fungsi dari indikator display adalah untuk menampilkan hasil penimbangan secara jelas dan akurat, baik bagi operator maupun pengemudi. Indikator display ini telah terhubung langsung dengan sistem jembatan timbang yang terintegrasi, sehingga data yang ditampilkan bersifat *real-time*. Dalam sistem tersebut, UPPKB telah menetapkan batas jumlah berat yang diizinkan (JBI). Oleh karena itu, apabila hasil penimbangan menunjukkan bahwa berat kendaraan melebihi JBI, maka informasi tersebut akan langsung ditampilkan pada *indicator display*. Jika sistem mendeteksi pelanggaran berupa kelebihan muatan dan menampilkan keterangan "Tilang", maka PPNS UPPKB akan segera melakukan tindakan penegakan hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Berikut merupakan skema penimbangan kendaraan pada jembatan timbang statis yang diamati langsung oleh penulis di UPPKB Klepu, Kabupaten Semarang. Apabila sebuah kendaraan terbukti melakukan pelanggaran kelebihan muatan dan dilakukan penindakan, maka PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) akan memerintahkan pengemudi untuk memarkirkan truk di area yang telah disediakan guna menyelesaikan proses penindakan tilang. Proses ini meliputi verifikasi pelanggaran, dokumentasi, serta pemberian surat tilang sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Gambar 3.4

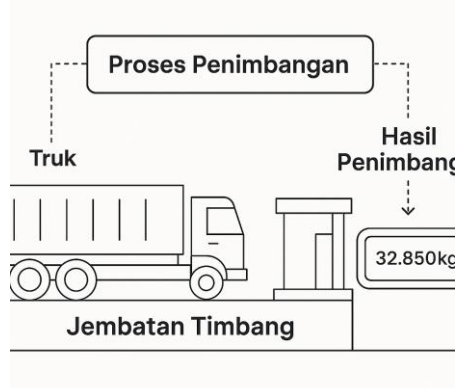
Skema Penimbangan Kendaraan Pada Jembatan Timbang Statis (*weighbridge*)



Sumber : Penulis melakukan pengamatan langsung di UPPKB Klepu Kabupaten Semarang

Gambar 3.5

Skema Proses Penimbangan Kendaraan di UPPKB



Sumber: Penulis melakukan pengamatan langsung pada UPPKB Klepu Kabupaten Semarang

Proses pada skema diatas ini dimulai ketika kendaraan angkutan barang yang melintas di jalur utama diarahkan untuk memasuki kawasan UPPKB, baik secara manual oleh petugas maupun melalui pemasangan rambu wajib timbang. Setelah kendaraan memasuki area UPPKB, dilakukan pemeriksaan awal oleh petugas terhadap dokumen kendaraan seperti Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), serta dokumen muatan.

Tahap selanjutnya yaitu proses pendaftaran dan verifikasi. Pengemudi melaporkan kendaraan ke petugas administrasi untuk dilakukan verifikasi terhadap identitas kendaraan, dokumen uji berkala, serta muatan. Data ini kemudian dicocokkan dengan ketentuan teknis JBI berdasarkan STUK dan regulasi terkait.

Setelah verifikasi selesai, kendaraan diarahkan menuju fasilitas jembatan timbang (weighbridge). Melalui perangkat ini, akan diperoleh data berat kosong kendaraan, berat muatan, dan total berat kendaraan. Sistem tersebut juga dapat

Sumber : Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah

Gambar 3.7
Jenis Pelanggaran

PUTSIAN

Nama : _____
Dokumen No. : _____
Masa Berlaku : _____

PERNYATAAN TERDAKWA / WAKILNYA

Nama : _____
Alamat : _____
No. Telp. : _____

TANDA BUKTI ENCIKSI

Nama : _____
Alamat : _____
No. Telp. : _____

KETERANGAN PIDANA

NO.	PELAKSANA	SANKSI	BAKUMAL
1	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
2	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
3	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
4	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
5	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
6	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
7	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
8	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
9	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
10	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
11	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
12	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
13	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
14	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
15	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
16	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
17	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000
18	Kendaraan bermotor tanpa diijinkan masuk ke kawasan tol	1 Bulan	200.000

Sumber : Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah

Sebagai bagian dari pengumpulan data, penulis memperoleh surat tilang. Surat tilang ini menjadi bukti konkret adanya pelanggaran terhadap regulasi Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1. Identitas kendaraan dan kronologi peristiwa

Kendaraan dengan nomor polisi [xxx] diberhentikan pada tanggal [xxx] di lokasi UPPKB. Berdasarkan hasil penimbangan, kendaraan tersebut terbukti membawa muatan dengan berat sebesar [contoh: 47.000 kg], yang melebihi JBI dalam STUK sebesar [contoh: 38.000 kg]. Selisih kelebihan muatan mencapai [jumlah xxx kg], yang mengindikasikan pelanggaran kategori *overloading*.

2. Jenis Pelanggaran dan Dasar Hukum

Dalam surat tilang, disebutkan bahwa kendaraan melanggar batas berat muatan sebagaimana diatur dalam Pasal 307 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, yang menyatakan bahwa kendaraan yang membawa muatan melebihi JBI dapat dikenakan sanksi administratif.

3. Tindakan dan sanksi yang dijatuhkan

Petugas menerbitkan surat tilang dan menetapkan sanksi dalam surat tilang juga dijelaskan bahwa pengemudi diberikan tenggat waktu untuk menyelesaikan kewajiban administrasi yang ditetapkan.

C. Data Laporan Pelanggaran *Overload* Di Jawa Tengah Tahun 2021-2024

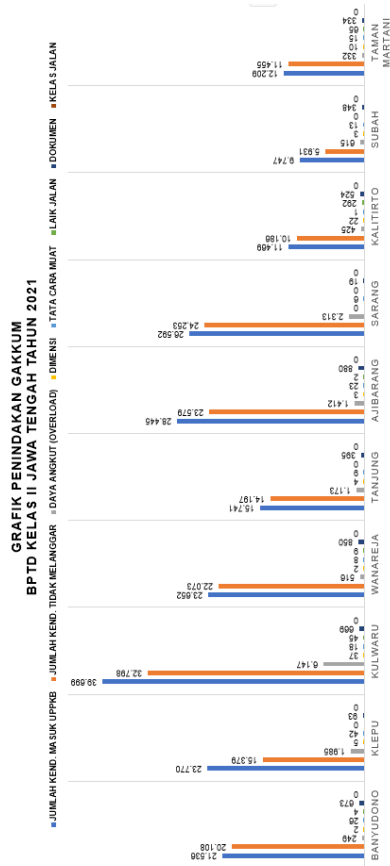
1. Data Laporan Pelanggaran *Overload* di Jawa Tengah Tahun 2021

Tabel 3.2
Data Kendaraan Bermuatan *Overload* Tahun 2021

NO	Satpel UPPKB	Jumlah Kendaraan Masuk	Jumlah Kendaraan Tidak Melanggar	Overload
1	Banyudono	21.536	20.108	249
2	Klepu	23.770	15.379	1.985
3	Wanareja	23.652	22.073	516
4	Tanjung	15.741	14.197	1.173
5	Ajibarang	28.445	23.579	1.142
6	Sarang	26.592	24.563	2.313
7	Subah	9.747	5.931	615
Total		149.483	125.830	7.993

Sumber : Data Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah Tahun 2021

Grafik 3.1
Penindakan Penegakkan Hukum Tahun 2021



*Sumber : Data Balai Pengelola Transportasi Darat
Kelas I Jawa Tengah Tahun 2021*

Berdasarkan data pelanggaran *overload*, UPPKB Sarang, Kabupaten Rembang tercatat sebagai unit dengan jumlah *Overload* tertinggi. Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan terhadap kendaraan bermotor dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas di wilayah tersebut lebih intensif dibandingkan dengan unit lainnya. Sebaliknya, UPPKB Banyudono,

Kabupaten Boyolali memiliki jumlah pelanggaran *overload* paling rendah. Hal ini dapat disebabkan oleh beberapa faktor, seperti tingkat kepatuhan yang lebih tinggi di kalangan pengemudi, dan jumlah kendaraan yang lebih sedikit melewati wilayah tersebut.

2. Data Laporan Pelanggaran *Overload* di Jawa Tengah Tahun 2022

Tabel 3.3
Data Kendaraan Bermuatan *Overload* Tahun 2022

NO	Satpel UPPKB	Jumlah Kendaraan Masuk	Jumlah Kendaraan Tidak Melanggar	Overload
1	Banyudono	11.574	11.002	17
2	Klepu	6.403	5.626	796
3	Wanareja	10.495	9.229	368
4	Tanjung	9.625	8.532	432
5	Ajibarang	12.260	10.771	644
6	Sarang	9.733	8.778	905
7	Subah	6.698	5.648	157
Total		66.788	59.586	3.399

Sumber : Data Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah Tahun 2022

3. Data Laporan Pemberian Sanksi Administratif di Jawa Tengah Tahun 2023

Tabel 3.4
Data Kendaraan Bermuatan *Overload* Tahun Januari-Mei 2023

NO	Satpel UPPKB	Jumlah Kendaraan Masuk	Jumlah Kendaraan Tidak Melanggar	Overload
1	Banyudono	7.189	7.520	8
2	Klepu	6.053	5.346	377
3	Wanareja	0	0	0
4	Tanjung	11.375	10.788	187
5	Ajibarang	10.933	10.117	333
6	Sarang	7.487	7.416	68
7	Subah	6.468	5.720	599
Total		49.505	46.907	1.572

Sumber : Data Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah Tahun 2023

beroperasi selama satu tahun akibat proses renovasi gedung dan fasilitas pada tahun tersebut.

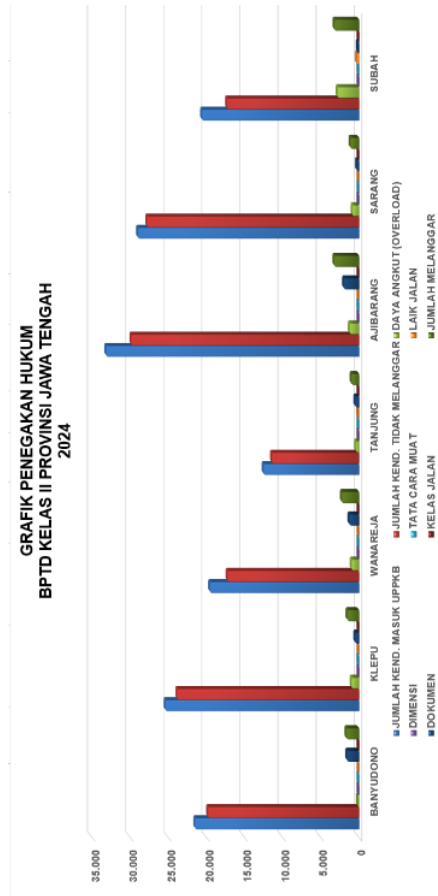
4. Data Laporan Pemberian Sanksi Administratif di Jawa Tengah Tahun 2024

Tabel 3.5
Data Kendaraan Bermuatan *Overload* Tahun 2024

NO	Satpel UPPKB	Jumlah Kendaraan Masuk	Jumlah Kendaraan Tidak Melanggar	Overload
1	Banyudono	21.522	19.826	125
2	Klepu	25.393	23.859	1.000
3	Wanareja	19.550	17.259	997
4	Tanjung	12.533	11.445	429
5	Ajibarang	33.163	29.896	1.239
6	Sarang	29.008	27.814	888
7	Subah	20.609	17.348	2.830
Total		161.777	147.447	7.508

Sumber : Data Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah Tahun 2024

Grafik 3.4
Penindakan Penegakkan Hukum Tahun 2024



Sumber : Data Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah Tahun 2024

Berdasarkan data pelanggaran *overload* tahun 2021-2024, memang terjadi penurunan *overload*. Namun, penurunan ini disebabkan oleh sedikitnya jumlah kendaraan yang masuk ke masing-masing di setiap daerah. Dengan kata lain, berkurangnya kendaraan yang diperiksa mengakibatkan berkurangnya peluang untuk memberikan sanksi, bukan karena penurunan pelanggaran itu sendiri. Begitupun juga seperti pada tahun 2024 peningkatan terjadi karena banyaknya juga jumlah kendaraan yang

masuk pada UPPKB. UPPKB Subah Kabupaten Batang memiliki pelanggaran muatan (*overload*) dengan data tertinggi, sedangkan UPPKB Banyudono Kabupaten Boyolali memiliki jumlah kendaraan *overload* paling sedikit pada tahun 2024.

D. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Muatan Pada Truk

Dari data-data diatas masih banyak sanksi administratif yang diberikan yang disebabkan oleh beberapa faktor. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan narasumber yaitu Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT sebagai Kepala Seksi Prasarana Jalan dan Bapak Aris sebagai petugas pengawas dan penindakan UPPKB Klepu Kabupaten Semarang dan juga penulis melakukan wawancara dengan sopir truk bermuatan barang pada UPPKB Klepu Kabupaten Semarang. Dalam wawancara yang dilakukan oleh penulis bersama Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT sebagai Kepala Seksi Prasarana Jalan, beliau menjelaskan beberapa faktor yang menyebabkan maraknya kasus angkutan barang dengan muatan berlebih (*overload*). Adapun beberapa penyebab utama yang beliau sampaikan adalah sebagai berikut:⁴⁸

1. Efisiensi Biaya Operasioanal

Banyak Perusahaan yang dengan sengaja memuat lebih banyak barang dalam satu kali pengiriman untuk menghemat biaaya perjalanan. Dengan memuat lebih banyak barang, Perusahaan berharap dengan cara ini bisa menghemat bahan bakar, upah pengemudi, hingga biaya perawatan.

⁴⁸ Wawancara dengan Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT, Kepala Seksi Prasarana Jalan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah pada 14 Maret 2025 pukul 14.58

2. Menekan Harga Jual

Persaingan yang ketat di pasar membuat banyak perusahaan berusaha menurunkan harga barang dengan menekan biaya logistic. Selain itu, persaingan juga menuntut Perusahaan untuk mempercepat pengiriman demi dapat segera memenuhi permintaan konsumen.

3. Keterbatasan Sumber Daya

Perusahaan kecil dengan sumber daya terbatas cenderung sering sengaja melakukan *Overload*, terutama saat permintaan pasar sedang tinggi. Tekanan internal seperti target pengiriman untuk pengemudi dan manajer logistik juga bisa menjadi faktor yang menyebabkan muatan lebih.

4. Mengejar Keuntungan Yang Besar

Pada perusahaan yang mengirim barang dalam jumlah sangat besar, *overload* dilakukan untuk mengejar potensi keuntungan. Biasanya Perusahaan memilih cara ini karena tidak memikirkan resiko jangka Panjang dan terhambatnya operasional akibat melanggar peraturan yang ada.

5. Kurang Teredukasinya Staff

Praktik *overload* terkadang adalah inisiatif dari staff dilapangan yang tidak tereduksi akan bahaya jangka panjangnya. Alih-alih menghemat pengeluaran operasional, hal ini justru akan menambahnya pengeluaran operasional, jika armada yang tidak dapat beroperasi optimal karena rusak nantinya.

Selain melakukan wawancara dengan Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT sebagai Kepala Seksi Prasarana Jalan di kantor Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah, penulis juga mewawancarai Bapak Aris sebagai Pengawas dan PPNS bagian Penindakan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Klepu, Kabupaten Semarang yang berperan dalam pengawasan.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan narasumber, terungkap bahwa peran jembatan timbang memiliki signifikansi yang besar dalam upaya mengurangi pelanggaran muatan di jalan raya. Jembatan timbang berfungsi sebagai mekanisme pengawasan yang mencakup beberapa aspek utama, yaitu:

1. Pengawasan dokumen kendaraan, termasuk pengecekan surat-surat resmi seperti STUK (Surat Tanda Uji Kendaraan) serta dokumen lain yang memastikan kendaraan memenuhi standar operasional yang berlaku.
2. Pengawasan arus barang, yaitu mengontrol keluar-masuk barang dari suatu daerah guna memastikan distribusi logistik berjalan sesuai regulasi dan mencegah penyimpangan dalam muatan.
3. Pengawasan terhadap muatan berlebih, yang bertujuan untuk menjaga kestabilan kendaraan dan mencegah kerusakan infrastruktur jalan.

Pengawasan terhadap muatan berlebih memiliki dampak langsung terhadap kondisi jalan. Jika pengemudi tidak memahami batasan muatan yang diperbolehkan, maka beban berlebih pada kendaraan dapat menyebabkan kerusakan jalan. Hal ini terjadi karena sumbu kendaraan yang terlalu berat berpotensi meningkatkan tekanan pada roda, sehingga mempercepat degradasi permukaan jalan dan mengakibatkan kerusakan struktural yang lebih cepat. Oleh karena itu, jembatan timbang berperan krusial dalam memastikan keseimbangan antara kapasitas muatan dan keberlanjutan infrastruktur jalan.

Selanjutnya, dalam penelitian yang dilakukan oleh penulis di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Klepu, Kabupaten Semarang, pada tanggal 17 Maret 2025 penulis berkesempatan untuk bertemu dan mewawancarai lima sopir truk yang mengangkut muatan dengan tujuan distribusi ke berbagai daerah. Wawancara ini bertujuan untuk memperoleh wawasan mengenai praktik pengangkutan barang, serta faktor yang menyebabkan

pengemudi membawa muatan berlebih. Berdasarkan hasil wawancara, ditemukan bahwa seluruh sopir truk yang penulis diwawancarai pernah melanggar batas muatan yang diizinkan. Akibatnya, mereka dikenakan sanksi administratif berupa tilang sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Menurut hasil wawancara dengan salah satu sopir truk bermuatan, yaitu Bapak Aris, disampaikan bahwa pengangkutan muatan berlebih dari batas yang telah ditentukan kerap disebabkan oleh adanya tuntutan dari perusahaan, serta faktor alam seperti hujan. Muatan yang awalnya telah sesuai batas angkut dapat bertambah hingga lebih dari 1 ton akibat terpapar air hujan, terutama jika muatan berupa material seperti pasir.⁴⁹ Pernyataan serupa juga disampaikan oleh Bapak Wijaya, di mana dijelaskan bahwa salah satu faktor penyebab dibawanya muatan berlebih oleh pengemudi adalah tuntutan dari perusahaan.⁵⁰ Narasumber berikutnya yang diwawancarai, Bapak Suratin, menyampaikan bahwa dibawanya muatan berlebih oleh para sopir semata-mata dilakukan atas dasar tuntutan dari perusahaan, bukan atas inisiatif pribadi.⁵¹

Selanjutnya, dalam wawancara dengan Bapak Imron, dijelaskan bahwa dibawanya muatan berlebih oleh para sopir disebabkan oleh tuntutan dari perusahaan. Selain itu, permintaan konsumen turut menjadi faktor yang tetap diikuti demi memenuhi kebutuhan pelanggan.⁵² Sopir kelima yang

⁴⁹ Wawancara dengan Bapak Aris, Sopir Truk Angkutan Barang, pada tanggal 17 Maret 2025, di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang.

⁵⁰ Wawancara dengan Bapak Wijaya, Sopir Truk Angkutan Barang, pada tanggal 17 Maret 2025, di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang.

⁵¹ Wawancara dengan Bapak Suratin, Sopir Truk Angkutan Barang, pada tanggal 17 Maret 2025, di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang.

⁵² Wawancara dengan Bapak Imron, Sopir Truk Angkutan Barang, pada tanggal 17 Maret 2025, di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang.

diwawancarai, Bapak Junardin, diketahui memiliki truk pribadi. Namun demikian, dijelaskan bahwa alasan dibawanya muatan berlebih oleh dirinya tidak berbeda jauh dengan sopir truk milik perusahaan, yaitu karena keinginan konsumen, bukan keputusan pribadi sebagai pemilik kendaraan. Disampaikan pula bahwa tuntutan pelanggan terkait kapasitas muatan dan ketepatan waktu pengiriman kerap kali menjadi faktor yang memaksa sopir untuk tetap mengangkut muatan secara berlebih, guna menjaga hubungan baik dengan pelanggan serta menjamin keberlangsungan usahanya.⁵³

Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan dengan beberapa sopir truk muatan, dapat disimpulkan bahwa alasan utama para sopir membawa muatan berlebih melebihi batas yang telah ditentukan adalah karena adanya tuntutan dari perusahaan serta permintaan konsumen yang sulit dihindari.

Para sopir menjelaskan bahwa perusahaan sering kali menargetkan efisiensi dan keuntungan, sehingga mereka didorong untuk mengangkut lebih banyak muatan dalam satu perjalanan guna menekan biaya operasional. Di sisi lain, permintaan konsumen yang tinggi, terutama terkait dengan kecepatan pengiriman dan kapasitas muatan, turut menjadi faktor yang memaksa sopir untuk menyesuaikan diri dengan kondisi tersebut.

Meskipun mereka menyadari bahwa muatan berlebih dapat berdampak pada keselamatan berkendara dan mempercepat kerusakan kendaraan, mereka tetap merasa memiliki keterbatasan dalam menolak permintaan tersebut, karena takut kehilangan pekerjaan atau pelanggan tetap. Dengan demikian, fenomena ini bukan hanya dipengaruhi oleh keputusan individu sopir, tetapi juga oleh tekanan

⁵³ Wawancara dengan Bapak Junardin, Sopir Truk Angkutan Barang, pada tanggal 17 Maret 2025, di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang.

eksternal dari industri dan pasar yang terus menuntut efisiensi lebih tinggi.

E. Proses Penindakan Sanksi Administratif Bagi Pelanggaran Kendaraan Bermuatan Lebih (*overload*)

Penulis mewawancarai Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT sebagai Kepala Seksi Prasarana Jalan, untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai proses pemberian sanksi administratif. Selain itu, penulis juga melakukan penelitian di UPPKB Klepu Kabupaten Semarang guna mengobservasi langsung mekanisme penindakan yang diterapkan.

Sanksi tilang terkait muatan berlebih (*overload*) dijelaskan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 307 :

“setiap orang mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi endaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 Ayat (1) dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). “

Dalam wawancara yang penulis lakukan di kantor Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah, Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT sebagai Kepala Seksi Prasarana Jalan, memberikan penjelasan terkait proses penindakan dan pemberian sanksi administratif terhadap pelanggaran kelebihan muatan. Adapun tahapan yang dilakukan dalam proses penindakan tersebut adalah sebagai berikut:⁵⁴

⁵⁴ Wawancara dengan Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT, Kepala Seksi Prasarana Jalan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah pada 14 Maret 2025 pukul 14.58

1. Menugaskan PPNS untuk melakukan penindakan pelanggaran kelebihan muatan.
2. Menerima laporan pelanggaran kelebihan muatan dari petugas penimbangan.
3. Memberikan penjelasan aturan terhadap pelanggaran kelebihan muatan kepada pengemudi kendaraan yang melanggar.
4. Membuat bukti pelanggaran dengan mengisi dan menandatangani belangko tilang.
5. Menyerahkan lembar pertama belangko tilang kepada pengemudi.
6. Memberikan sanksi tambahan berupa melarang pengemudi meneruskan perjalanan sampai mengurangi kelebihan muatan sesuai dengan JBI (Jumlah Berat yang diizinkan) yang ditetapkan.
7. Menyampaikan bukti tilang dan barang bukti kepada petugas administrasi.
8. Membuat laporan hasil penindakan pelanggaran kelebihan muatan dalam jurnal harian.
9. Menyimpan dan mencatat barang milik pelanggar berupa STUK (Surat Tanda Uji Kendaraan) / Bukti Lulus Uji kedalam lemari arsip yang aman dan hanya bisa diakses secara terbatas
10. Membuat konsep surat pengantar sidang dan rekapitulasi hasil pelanggaran kepada pihak Pengadilan Negeri, Kejaksaan, Kepolisian, dan BPTD (Balai Pengelolaan Transportasi Darat).

Kemudian penulis melakukan penelitian secara langsung guna menyaksikan langsung proses pemberian sanksi administratif berupa tilang terhadap kendaraan yang melanggar, serta melakukan wawancara dengan Bapak Aris sebagai PPNS di UPPKB Klepu, Penjelasan yang diberikan oleh Bapak Aris tidak jauh berbeda dengan yang disampaikan oleh Bapak Budi saat penulis mewawancarainya di Kantor Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah.

Proses pemeriksaan dan pengenaan sanksi administratif berupa tilang yang disampaikan oleh Bapak Aris selaku PPNS di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) adalah sebagai berikut:⁵⁵

1. Kendaraan menaiki platform penimbangan, yang dikenal sebagai jembatan timbang.
2. Petugas pemeriksa memantau proses penimbangan.
3. Kendaraan dihentikan dan petugas melakukan pemeriksaan dengan langkah-langkah berikut:
 - a. Memeriksa dan menanyakan surat-surat atau dokumen kendaraan, termasuk masa uji apakah masih berlaku atau tidak.
 - b. Memeriksa muatan kendaraan, termasuk jenis muatan yang dibawa, asal muatan, tujuan muatan, serta beratnya berdasarkan tampilan pada Display Jembatan Timbang Otomatis. Jika tampilan menunjukkan pelanggaran batas muatan yang diizinkan, maka dilakukan penindakan.
 - c. Data kendaraan yang dibawa pengemudi dimasukkan ke dalam komputer oleh petugas, mencakup informasi seperti nomor pelat, pemilik kendaraan, asal kendaraan, jenis muatan, dan tujuan perjalanan. Jika kendaraan terbukti melanggar, pengemudi diminta menghentikan perjalanan dan memarkirkan kendaraannya di UPPKB. Selanjutnya, sopir diwajibkan menghadap PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil).
4. Apabila pengemudi terbukti melakukan pelanggaran muatan, maka dikenai sanksi berdasarkan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵⁵ Wawancara dengan Bapak Aris Penyidik Pegawai Negeri Sipil Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, pada 17 Maret 2025, pukul 11.25 di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang.

Dengan demikian, setelah penulis mewawancarai dua narasumber sebagai pengawas, yaitu petugas yang bertanggung jawab dalam mengawasi kepatuhan kendaraan terhadap peraturan muatan, serta 5 (lima) narasumber dari kalangan sopir truk muatan, dapat disimpulkan bahwa proses penindakan sanksi administratif terhadap kendaraan bermuatan berlebih memiliki prosedur yang selalu dijalankan sesuai ketentuan yang berlaku.

Pengawas, yang terdiri dari petugas pemeriksa dan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil), berperan dalam memantau proses penimbangan kendaraan, memeriksa dokumen administrasi, serta menilai kepatuhan terhadap batas muatan yang telah ditetapkan. Jika ditemukan pelanggaran, mereka melakukan penindakan sesuai dengan regulasi yang ada. Namun, meskipun prosedur telah berjalan dengan baik, pelanggaran terkait muatan berlebih tetap terjadi karena adanya tuntutan dari perusahaan dan konsumen yang harus dipenuhi oleh para sopir truk pembawa muatan.

BAB IV

ANALISIS PENERAPAN SANKSI ADMINISTRATIF DALAM MENANGGULANGI PELANGGARAN LALU LINTAS BAGI KENDARAAN BERMUATAN BERLEBIH

A. Analisis Faktor Pelanggaran Lalu Lintas

Dalam penelitian ini, penulis memfokuskan pada kendaraan angkutan barang, khususnya truk, yang sering mengalami permasalahan beban berlebih (*overload*). Beban berlebih (*overload*) adalah jumlah berat muatan kendaraan angkutan, penumpang mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diangkut melebihi dari jumlah yang diijinkan (JBI) atau Muatan Sumbu Terberat (MST) melebihi kemampuan kelas jalan yang ditetapkan.⁵⁶ Definisi beban berlebih perlu didefinisikan secara jelas, ada beberapa yang dapat diidentifikasi sebagai beban berlebih yaitu:

1. Berat kendaraan yang melampaui batas maksimum yang diizinkan (MST=Muatan Sumbu Terberat) yang dalam hal ini MST ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:
 - a. Jalan Kelas 1, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan Muatan Sumbu Terberat 10 (sepuluh) ton.
 - b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan

⁵⁶ Putri Angelia Safitra, *Analisa Pengaruh Beban Berlebih Terhadap Umur Rencana Jalan (Studi Kasus: Ruas Jalan Manado-Bitung)* Jurnal Sipil Statik, Vol. 7 No. 3, 2019, hlm 324.

- Bermotor dengan Muatan Sumbu Terberat 8 (delapan) ton.
- c. Jalan Kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan Muatan Sumbu Terberat 8 (delapan) ton.
 - d. Jalan Kelas Khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan Muatan Sumbu Terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.
 - e. Dalam keadaan tertentu daya dukung Jalan Kelas III, ditetapkan Muatan Sumbu Terberat kurang dari 8 (delapan) ton.
2. Jumlah lintasan rencana tercapai oleh lalu lintas yang operasional sebelum usia rencana tercapai, hal ini sering diungkapkan sebagai kerusakan dini. Jalan-jalan rusak ini seringkali terjadi sebagai akibat dari *overloading* kendaraan-kendaraan pengangkut barang (Truk).⁵⁷

Penjelasan ini mengacu pada kondisi di mana jumlah lintasan yang direncanakan untuk suatu jalan tercapai lebih cepat dari usia rencana jalan tersebut. Dalam perencanaan infrastruktur jalan, biasanya ditetapkan rencana misalnya 10 atau 20 tahun berdasarkan perkiraan jumlah kendaraan yang akan melintas selama periode tersebut. Namun, jika lalu lintas operasional lebih tinggi dari perkiraan, maka jumlah lintasan yang seharusnya dicapai dalam 10 atau 20 tahun bisa tercapai lebih cepat, misalnya hanya dalam 5-7 tahun saja. Sehingga memberikan dampak sebagai berikut:

- a. Kerusakan dini pada jalan, karena beban lalu lintas yang melebihi kapasitas perencanaan.

⁵⁷ Safry, *Studi Kelebihan Muatan Kendaraan (Overload) terhadap penurunan umur rencana jalan pada ruas jalan samarinda Balikpapan*, Jurnal Keilmuan dan Aplikasi Teknik Sipil, Vol. 1 Nomor 1, 2012. Hlm. 19.

- b. Penurunan umur layanan jalan, sehingga perlu dilakukan perbaikan atau rekonstruksi lebih awal dari yang direncanakan.
- c. Efek ekonomi, karena nantinya biaya pemeliharaan dan perbaikan jalan meningkat lebih cepat dari perkiraan.

Selanjutnya menurut Suwardjoko, tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas penyebab utamanya adalah pengemudi.⁵⁸ Menurutnya faktor manusia memiliki beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di jalan raya antara lain:

1. Faktor Manusia

1) Mental

Mental dan perilaku yang membudaya pada pengguna jalan merupakan faktor utama yang berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti tercapainya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas maupun dampak negatif yang menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran, dan kecelakaan lalu lintas, sehingga mentalitas pengguna jalan merupakan suatu hal yang fundamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik.

Pola pikir yang mengutamakan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, sikap saling menghormati antar pengguna jalan, serta kesadaran akan pentingnya ketertiban dapat menjadi kunci utama dalam menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman dan nyaman. Ketika setiap individu memiliki tanggung jawab terhadap keselamatan

⁵⁸ Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB

bersama, maka potensi konflik dan risiko kecelakaan dapat diminimalisir, menciptakan sistem lalu lintas yang lebih tertata dan harmonis.

Pada kenyataannya tidak semua mental dan perilaku yang dimiliki pengendara mengutamakan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, serta keasadaran akan pentingnya ketertiban. Setelah penulis melakukan penelitian di UPPKB Klepu Kabupaten Semarang diketahui bahwa lima pengendara angkutan muatan yang diwawancarai di lapangan pernah menerima sanksi administratif berupa tilang akibat pelanggaran batas muatan. Bahkan, salah satu di antaranya masih dalam kondisi tertilang karena melanggar Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI).

Meskipun telah menerima tilang, biasanya pengendara tetap melanjutkan perjalanan dan mengantarkan muatannya. Bahkan, dalam beberapa kasus, surat tilang yang belum terselesaikan sering dijadikan alasan oleh pengendara untuk tetap membawa muatan yang melanggar Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI). Mereka beranggapan bahwa karena sudah ditilang sebelumnya, pelanggaran yang sedang dilakukan tidak akan dikenakan sanksi tambahan atau dianggap sebagai bagian dari tilang yang sudah diterima.

Mentalitas seperti ini terus membudaya di kalangan pengendara. Mereka sebenarnya menyadari pelanggaran yang dilakukan, namun baik pengemudi maupun perusahaan tidak pernah mempertimbangkan dampak jangka panjang dari perbuatan tersebut. Kurangnya kesadaran terhadap konsekuensi hukum, sosial, maupun ekonomi yang ditimbulkan menjadikan pelanggaran sebagai sesuatu yang dianggap wajar dan berulang. Hal ini menunjukkan perlunya pendekatan yang lebih tegas dan

berkelanjutan dalam pembinaan serta pengawasan di sektor transportasi.

2) Pengetahuan

Selanjutnya Suwardjoko menjelaskan pengguna jalan wajib memahami setiap aturan yang telah diberlakukan secara formal baik dalam bentuk Undang-Undang, Perpu, Peraturan Pemerintah, Perda dan aturan lainnya.

Lima pengendara angkutan barang yang penulis wawancarai semuanya memiliki pemahaman yang baik terkait peraturan yang berlaku. Mereka mengetahui Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) untuk kendaraan yang mereka operasikan serta batas muatan yang telah ditetapkan dalam regulasi. Meskipun mereka memahami aturan tersebut, dalam praktiknya masih terdapat berbagai alasan yang membuat sebagian sopir tetap membawa muatan melebihi batas yang diizinkan. Faktor ekonomi, tekanan dari pemilik barang, serta keinginan untuk meningkatkan efisiensi perjalanan sering kali menjadi alasan utama dalam keputusan tersebut. Selain itu, kurangnya pengawasan yang konsisten serta kebiasaan di lapangan turut berkontribusi terhadap pelanggaran yang terjadi.

2. Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum yaitu pihak-pihak yang berkecimpung dibidang penegakan hukum. Mentalitas penegakkan hukum merupakan titik sentral daripada proses penegakkan hukum. Hal ini disebabkan oleh karena Masyarakat Indonesia masih terdapat kecenderungan yang kuat, untuk senantiasa mengidentifikasikan hukum dengan penagaknya. Apabila penagaknya bermental baik, maka dengan sendirinya hukum yang diterapkan juga baik. Apabila

penegakkan hukum tidak disukai, maka secara serta merta hukum yang diterapkan juga dianggap buruk.⁵⁹

Dalam hal ini Penyidik Pegawai Negeri Sipil merupakan pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi kewenangan untuk melakukan penyidikan tindak pidana dalam lingkup Undang-Undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing. Pada kenyataannya, Penyidik Pegawai Negeri Sipil telah menjalankan tugasnya dengan baik dalam menindak kendaraan yang melanggar batas muatan (*overloading*). Namun, kewenangan penegak hukum terbatas pada pemberian sanksi administratif berupa tilang, sehingga tindakan lebih lanjut terhadap pelanggaran ini belum dapat dilakukan secara optimal.

3. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur.⁶⁰ Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah seharusnya diganti tetapi tidak diganti.

Setelah penulis mewawancarai lima pengendara angkutan barang, mereka menyatakan bahwa selalu melakukan pemeriksaan berkala terhadap kendaraan mereka, baik sebelum mengangkut muatan maupun setelahnya. Hal ini menunjukkan tingkat kesadaran yang tinggi terhadap kondisi kendaraan yang mereka

⁵⁹ M. Karjadi, *Kejahatan Pelanggaran dan Kecelakaan*, Politea, Bogor, 1981, Hal. 62

⁶⁰ Putri, A. *Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Ditinjau Dari Motivasi Keselamatan Diri dan Jenis Kelamin*. Jurnal Phronesia, 2 (6), 33-45. 2011, hlm. 118

operasikan, serta kepedulian terhadap aspek keselamatan dan kelancaran perjalanan. Kebiasaan ini mencerminkan tanggung jawab pengemudi dalam memastikan bahwa kendaraan berada dalam kondisi optimal, sehingga risiko gangguan teknis atau kecelakaan dapat diminimalisir.

Namun, dalam kenyataan di lapangan, kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan yang mengalami kelebihan muatan (*overload*) yang salah satunya dapat mengakibatkan rem blong sering kali tidak diakui oleh pihak pengemudi maupun perusahaan. Alasan yang kerap disampaikan adalah bahwa pengemudi mengalami kelelahan atau mengantuk saat berkendara. Narasi semacam ini dianggap dapat meringankan tanggung jawab hukum yang ditanggung oleh pengemudi dan perusahaan. Padahal, apabila kecelakaan tersebut secara jujur diakui sebagai akibat dari pelanggaran batas muatan, perusahaan berpotensi dikenai tuntutan hukum yang lebih berat karena telah melanggar regulasi yang berlaku. Praktik semacam ini mencerminkan lemahnya budaya akuntabilitas dan kesadaran hukum dalam pengelolaan angkutan barang.

4. Faktor Sarana dan Prasarana Jalan

Faktor jalan yang juga dipertegas oleh pernyataan Suwardjoko, bahwa kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa alam yang sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas.

Pada kenyataannya, tidak semua kabupaten di Indonesia memiliki jembatan timbang atau Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB). Hal ini mencerminkan salah satu contoh

nyata dari ketimpangan dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang belum merata di berbagai daerah. Bahkan, di Provinsi Jawa Tengah sendiri dari 14 UPPKB yang tersedia hanya 7 UPPKB yang aktif beroperasi, lalu masih terdapat beberapa kabupaten yang belum memiliki UPPKB, sehingga pengawasan terhadap kendaraan bermuatan berlebih menjadi kurang optimal di wilayah tersebut.

Faktor-faktor diatas mempunyai hubungan sebab akibat yang saling berkaitan satu sama lain. Di antara faktor-faktor tersebut, faktor manusia adalah penyebab utama pelanggaran muatan yang terjadi. Bentuk pelanggaran itu sendiri sering muncul dari kelalaian individu dalam membuat keputusan dan bertindak. Banyak dari mereka yang cenderung mementingkan kepentingan pribadi tanpa mempertimbangkan kepentingan umum.⁶¹

Faktor mental manusia yang telah terbiasa melakukan pelanggaran cenderung membentuk pola kebiasaan, karena mereka memilih untuk membayar sanksi yang dikenakan daripada mengubah perilaku dan mematuhi aturan yang berlaku. Kurangnya ketegasan dalam penegakan hukum juga berkontribusi terhadap berulangnya pelanggaran, karena tidak adanya efek jera yang cukup kuat untuk mencegah pelanggar mengulangi tindakan tersebut.

B. Analisis Efektivitas Penerapan Sanksi Administratif Terhadap Tindak Pelanggaran Muatan Berlebih (*Overloading*)

Meskipun studi kasus dalam penelitian ini berfokus pada UPPKB Klepu, namun analisis yang penulis lakukan bersifat general dan dapat diaplikasikan pada seluruh

⁶¹ Warpani, Suwardjoko. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : Penerbit ITB, 2000, hlm. 19

UPPKB di Indonesia. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa seluruh UPPKB berada di bawah koordinasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dan menjalankan regulasi yang sama, baik berupa Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah, maupun Peraturan Menteri Perhubungan.

Standarisasi mekanisme pengawasan dan penindakan di tiap UPPKB menjadikan prosedur pemeriksaan dokumen, penimbangan kendaraan, serta penerbitan surat tilang memiliki format dan kerangka hukum yang seragam. Dengan demikian, pola pelanggaran yang terjadi di UPPKB Klepu cenderung serupa dengan UPPKB lainnya, seperti pelanggaran *overloading*, tidak sesuai JBI, hingga ketidaksesuaian dokumen angkutan.

Selain itu, data dari tahun-tahun sebelumnya menunjukkan bahwa pelanggaran terhadap ketentuan dimensi dan muatan terus terjadi secara berulang setiap tahunnya di banyak UPPKB. Hal ini memperkuat relevansi dan generalisasi analisis yang dilakukan, karena temuan tersebut mencerminkan kecenderungan nasional dalam konteks pengawasan kendaraan angkutan barang.

Pelanggaran muatan seperti *overloading* atau disebut kelebihan muatan pada kendaraan, dapat dikategorikan sebagai tindak pidana ringan (tipiring). Dalam sistem hukum Indonesia sendiri, tindak pidana ringan biasanya mencakup pelanggaran yang tidak mengancam keselamatan jiwa secara langsung, tetapi tetap memiliki dampak hukum, seperti dikenakan sanksi administratif. Namun, bukankah pada kenyataannya pelanggaran muatan menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan, menimbulkan kecelakaan, membahayakan keselamatan publik, sehingga bisa dikenai sanksi yang lebih berat.

Seperti yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 105 huruf b yang berbunyi:

“setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- b) *Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan”*

Dalam hal ini apakah pelanggaran muatan (*overloading*) masih dapat dikatakan sebagai tindak pidana ringan, mengingat perbuatan melanggar muatan (*overloading*) dapat menimbulkan kecelakaan, dan membahayakan keselamatan publik. Pasal 311 Ayat (1) dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berbunyi:

“setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang mebahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah)”

Pelanggaran muatan adalah perbuatan pelanggaran yang dilakukan dengan kesadaran oleh pengendara ataupun perusahaan angkutan barang terkait, yang dapat membahayakan dan mencelakai pengendaraan atau pengguna jalan lain. Meskipun di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah diatur dengan jelas. Setelah penulis melakukan penelitian di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor dari 5 (lima) sopir yang penulis wawancarai pernah mendapatkan pemberian sanksi administratif terkait pelanggaran yang dilakukan yaitu muatan berlebih (*overloading*). Bahkan penerimaan sanksi administratif yang dikenai bukan hanya 1 (satu) atau 2 (dua) kali.

Fakta ini menjelaskan bahwa pengendara dan perusahaan lebih memilih untuk menambahkan muatan pada kendaraannya, sebab besaran denda yang diberikan sanksi administratif tidak lebih banyak dari harga muatan barang yang mereka angkut. Apabila muatan yang dibawa

memiliki muatan yang lebih banyak tentunya pendapatan biaya nya pun lebih besar.

Menurut Soerjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 faktor⁶²:

1. Faktor hukumnya sendiri

Pada fakta yang ada Peraturan sudah tersedia dan rinci, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 serta Nomor PM Nomor 29 Tahun 2022, peraturan ini menunjukkan bahwa dari sisi substansi, hukum telah mengatur cukup jelas mengenai batas muatan, ketentuan kelas jalan, serta jenis sanksi pidana dan administratif. Namun, masih banyak pelanggaran terjadi, seperti data yang ada bahwa terdapat 21.072 pelanggaran yang tercatat di BPTD Kelas I Jawa Tengah.

Selanjutnya sanksi yang diatur belum sepenuhnya menimbulkan efek jera, denda maksimal Rp. 500.000 atau kurungan 2 (dua) bulan dalam Pasal 307 mungkin dianggap ringan bagi pelaku usaha yang mengejar efisiensi biaya dan waktu.

Secara faktor hukumnya sendiri sudah memadai, namun, jika dilihat dari efektivitas faktualnya, masih terdapat celah.

2. Faktor Penegak Hukum

Yang menurut Soerjono Soekanto mencakup kemampuan, integritas, dan komitmen aparat dalam menerapkan peraturan yang ada. UPPKB sebagai pelaksana pengawasan telah memiliki tugas yang jelas dalam menegakkan aturan muatan kendaraan bermotor. Namun, dalam praktiknya, masih banyak pelanggaran yang luput dari penindakan. Ini menunjukkan adanya kelemahan dalam pengawasan

⁶² Soerjono Soekanto, 2008, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal.8

rutin ataupun kapasitas operasional UPPKB. Selanjutnya, sumber daya manusia di lapangan, seperti petugas penimbang dan PPNS, tidak selalu memadai seperti segi jumlah atau kurangnya petugas di lapangan. Penegakan hukum administratif cenderung bersifat reaktif, bukan preventif. Sanksi administratif seringkali tidak diikuti dengan pembinaan atau edukasi yang cukup untuk menciptakan kesadaran hukum bagi pengemudi dan perusahaan angkutan. Selain itu, dalam beberapa kasus, muncul dugaan kompromi atau “toleransi berlebihan” terhadap pelanggaran yang pada akhirnya menurunkan wibawa hukum. Meskipun sistem pengawasan sudah ada, efektivitas penegakan hukum di lapangan masih menghadapi berbagai kendala baik dari aspek teknis maupun etis.

3. Faktor Sarana dan Prasarana

Menurut Soerjono Soekanto efektivitas juga dipengaruhi oleh tersedianya sarana dan fasilitas pendukung, seperti infrastruktur, teknologi, sumber daya manusia, dan anggaran. UPPKB di lapangan yang ada telah menggunakan alat penimbangan tetap, seperti jembatan timbang, namun di beberapa lokasi kondisinya masih terbatas atau tidak optimal secara teknis. Alat yang sudah tua atau tidak dikalibrasi secara berkala yang menimbulkan ketidakakuratan data penimbangan. Juga jumlah UPPKB yang masih terbatas dan belum mampu mencakup semua jalur transportasi yang strategis, khususnya daerah-daerah dengan intensitas angkutan barang tinggi. Teknologi seperti *weigh in motion* atau sistem berbasis digital yang bisa mendeteksi pelanggaran secara otomatis belum sepenuhnya diterapkan secara luas, padahal teknologi ini bisa memperkuat sistem pengawasan. Sehingga meskipun sudah tersedia sarana pengawasan, efektivitasnya masih terganjal oleh

keterbatasan kuantitas, kualitas dan pemanfaatan teknologi yang belum merata.

4. Faktor masyarakat

Efektivitas hukum sangat ditentukan oleh sejauh mana masyarakat memahami, menerima, dan menaati aturan yang berlaku. Dalam kenyataannya, kesadaran masyarakat hukum masih rendah, banyak pengemudi atau pelaku usaha angkutan yang mengabaikan muatan demi efisiensi biaya dan waktu. Sehingga dalam beberapa kasus, pelanggaran muatan sudah dianggap sebagai hal yang lumrah di jalan. Berikutnya, kurangnya pemahaman terhadap regulasi, seperti isi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 atau sanksi dalam Peraturan Menteri Nomor PM 29 Tahun 2022. Sebagian pengemudi tidak mengetahui bahwa tindakan mereka termasuk tindak pidana atau dapat dikenai sanksi administratif serius.

Faktor ekonomi sangat mempengaruhi pola pikir dan perilaku masyarakat. Jika mereka diberi pilihan harus memilih antara mematuhi aturan atau mendapatkan tambahan penghasilan, banyak yang memilih mengutamakan keuntungan jangka pendek tersebut. Meskipun hukum sudah tersedia dan pengawasan dilakukan efektivitasnya masih tergantung pada perilaku masyarakat yang diatur.

5. Faktor Budaya Hukum

Budaya hukum di kalangan pengemudi dan pelaku usaha angkutan masih lemah, banyak pelanggar yang tidak menganggap kelebihan muatan sebagai kesalahan yang serius, melainkan sebagai bagian dari strategi operasional harian. Jadi meskipun perangkat hukum sudah tersedia, keberhasilan penerapannya juga sangat bergantung pada sejauh mana nilai-nilai hukum tertanam dalam budaya masyarakat.

Selanjutnya menurut Soerjono Soekanto bahwa masalah berpengaruh terhadap efektivitas hukum tertulis ditinjau dari segi aparat akan tergantung pada hal berikut:

1. Sampai sejauh mana petugas terikat oleh peraturan-peraturan yang ada.

Secara normatif, petugas UPPKB memiliki acuan hukum, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2022 yang mengatur pengawasan dan sanksi administratif terhadap pelanggaran di bidang transportasi darat. Namun, dalam praktiknya keterikatan petugas terhadap peraturan tidak selalu konsisten. Beberapa kasus menunjukkan bahwa terdapat petugas yang hanya memberikan teguran ringan meskipun pelanggaran *overload* jelas terbukti. Penegakkan aturan kadang bersifat negosiasional atau kompromistis, apalagi jika menyangkut kepentingan ekonomi atau tekanan pihak pelaku usaha. Terkadang petugas merasa terbatas oleh keterbatasan sarana seperti tidak tersedianya kendaraan derek untuk menindak kendaraan ODOL secara langsung, lahan pada UPPKB pun tidak mencukupi apalagi setiap kendaraan yang melanggar muatan harus menurunkan muatannya di UPPKB langsung. Hal ini menunjukkan bahwa keterikatan terhadap aturan belum sepenuhnya bersifat normatif-formal, melainkan terkadang terpengaruh oleh situasi praktis, kebiasaan lokal, bahkan tekanan sosial ekonomi.

2. Sampai sejauh mana petugas diperkenankan memberikan kebijaksanaan.

Di lapangan ada petugas yang tidak menindak pelanggaran, dan hanya memberi peringatan lisan. Ini merupakan sebuah bentuk kebijaksanaan di karenakan alasan kemanusiaan, keterbatasan alat, atau tekanan ekonomi dari pelaku angkutan, sehingga

kebijaksanaan diperlukan oleh petugas namun harus ada batas dan pengawasan. Jika tidak yang terjadi adalah ketidak konsistenan penegakkan hukum dan turunnya kepercayaan masyarakat terhadap aturan.

3. Menurut Soerjono Soekanto, Teladan macam apa yang sebaiknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat, Teladan ini bukan hanya soal menaati aturan secara formal, tetapi juga menyangkut sikap, integritas, dan konsistensi dalam menjalankan tugas, petugas harus menunjukkan bahwa mereka tidak pilih kasih dan tidak mentorelir pelanggaran sekecil apapun. Dalam kenyataannya masih terjadi pembiaran atau teguran lisan saja terhadap pelanggaran *overload*.

Ketika petugas memberikan sanksi administratif, mereka perlu melakukannya sesuai prosedur yang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor PM 29 Tahun 2022. Keteladanan muncul ketika masyarakat melihat bahwa petugas bekerja dengan adil. Tanpa ada permainan belakang dan terdokumentasi dengan baik.

Petugas juga sebaiknya tidak hanya bertindak sebagai penegak tetapi juga sebagai edukator. Petugas diusahakan juga mampu menyeimbangkan antara kebijaksanaan dan kepatuhan hukum secara profesional.

4. Selanjutnya, menurut Soerjono Soekanto, sampai sejauh mana derajat sinkronisasi penugasan-penugasan yang diberikan kepada petugas sehingga memberikan batas-batas yang tegas pada wewenangnya. Pada kenyataannya perubahan kewenangan UPPKB dari daerah pusat ke pusat berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 belum sepenuhnya disertai dengan penyesuaian sistem pengawasan yang menyeluruh. Akibatnya ada masa transisi dimana pelaksanaan di lapangan menjadi tidak konsisten.

Soerjono Soekanto memprediksi patokan efektivitas elemen-elemen tertentu dari prasarana. Prasarana tersebut harus secara jelas memang menjadi bagian yang memberikan kontribusi untuk kelancaran-kelancaran tugas-tugas aparat di tempat atau lokasi kerjanya. Adapun elemen-elemen tersebut adalah:

1. Prasarana yang telah ada apakah telah terpelihara dengan baik, faktanya kondisi prasarana di lapangan belum sepenuhnya ideal, beberapa UPPKB mengalami keterbatasan fasilitas baik dari sisi jumlah unit, kapasitas alat timbang, maupun ketersediaan fasilitas pendukung seperti lahan parkir, sistem pencatatan elektronik dan area penindakan. Lalu penerapan teknologi modern seperti *weigh in motion* masih terbatas di lapangan. Padahal teknologi ini bisa membantu meningkatkan efisiensi dan akurasi dalam deteksi pelanggaran secara *real time*, terutama di jalur distribusi utama.

Kemudian, di beberapa UPPKB masih terjadi kepadatan atau antrean panjang, karena alat timbang hanya bisa melayani satu kendaraan per waktu dan tidak diimbangi dengan sistem manajemen lalu lintas yang efisien. Sebagai contoh UPPKB Klepu Kabupaten Semarang tempat penulis mengobservasi, terdapat antrean panjang hingga ke jalan utama yang dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas. Hal ini menurunkan efektivitas pengawasan secara keseluruhan. Dapat dikatakan bahwa prasarana sudah tersedia, tetapi belum sepenuhnya terpelihara secara optimal, hal ini menjadi salah satu hambatan dalam penegakkan hukum yang tegas dan konsisten terhadap pelanggaran muatan.

2. Prasarana yang yang belum ada perlu diadakan dengan memperhitungkan angka waktu pengadaanya, kenyataannya 7 UPPKB di Jawa Tengah tidak beroperasi, padahal UPPKB sebagai sebuah

kebutuhan untuk mengontrol sebuah kendaraan. Selanjutnya perlunya pengadaan teknologi *weigh in motion* sebab teknologi ini lebih efisien karena memimbang kendaraan tanpa harus berhenti. Kurangnya kendaraan operasional untuk tindak lanjut pelanggaran seperti kendaraan derek atau area bongkar muatan sementara, fasilitas ini masih minim bahkan belum tersedia di beberapa UPPKB. Dengan demikian, pengadaan prasarana baru harus segera diprioritaskan dengan perencanaan waktu yang matang dan berkelanjutan agar tidak terjadi keterlambatan dalam mengatasi masalah pelanggaran ODOL yang terus meningkat.

3. Prasarana yang kurang perlu segera dilengkapi dan prasarana yang rusak perlu segera diperbaiki, seperti tempat bongkar muatan sementara, akibatnya, pelaksanaan sanksi seperti pembongkaran muatan sulit diterapkan. Jumlah petugas masih belum memadai di beberapa titik UPPKB, sehingga tidak semua kendaraan angkutan barang bisa diperiksa, terutama saat volume lalu lintas tinggi. Kondisi jembatan timbang di beberapa lokasi tidak terawat dengan baik, seperti timbangan yang tidak rata atau sensor penimbang yang sudah tidak akurat, yang berdampak pada keabsahan hasil penimbangan. Prasarana-prasarana yang masih kurang ini harus segera dilengkapi untuk mendukung penerapan sanksi dan pengawasan di lapangan secara optimal.

Berdasarkan teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, pelaksanaan hukum yang ideal bergantung pada lima faktor utama: faktor hukumnya sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat dan faktor kebudayaan. Dalam konteks pelanggaran muatan berlebih (*overload*) di sektor transportasi darat, seluruh faktor tersebut belum berfungsi secara optimal.

Substansi hukum sebenarnya telah tersedia secara memadai melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Nomor PM 29 Tahun 2022, namun efektivitasnya terganggu oleh lemahnya implementasi di lapangan. Aparat penegak hukum, seperti petugas UPPKB, belum sepenuhnya terikat dan konsisten dalam melaksanakan penindakan, serta masih sering menggunakan kebijaksanaan secara longgar. Dari aspek prasarana ditemukan banyak kekurangan mulai dari keterbatasan jumlah jembatan timbang hingga peralatan yang rusak atau belum tersedia, yang menghambat proses penegakan. Masyarakat, khususnya pengemudi dan pelaku usaha angkutan, menunjukkan rendahnya kesadaran hukum dan masih memandang pelanggaran muatan sebagai kebiasaan yang lumrah demi keuntungan ekonomi. Di sisi budaya hukum, keteladanan aparat belum konsisten dan belum berhasil membentuk norma sosial yang mendukung kepatuhan terhadap aturan.

Dengan demikian, efektivitas hukum dalam konteks pelanggaran *overload* masih bersifat parsial dan belum sistemik. Agar hukum dapat berfungsi secara optimal, dibutuhkan perbaikan menyeluruh pada setiap faktor yang mempengaruhinya, baik dari sisi regulasi, pelaksana, infrastruktur, masyarakat, hingga pembentukan budaya hukum yang berkeadilan.

1. Kebijakan Dan Regulasi Yang Mengatur Muatan Berlebih (*Overloading*)

Dasar hukum yang penulis gunakan dalam skripsi ini ialah, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. adapun Pasal-Pasal yang penulis gunakan sebagai berikut:

Pasal 169 yang mengatur tata cara pemuatan daya angkut, dan dimensi kendaraan sesuai kelas jalan.

Pasal 169 Ayat (1)

“Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata

cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.”

Pasal 169 Ayat (2)

“Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan angkutan barang.”

Pasal 169 Ayat (3)

“Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan.”

Pasal 169 Ayat (4)

“Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas:

- a. Alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau*
- b. Alat penimbangan yang dapat dipindahkan.”*

Selanjutnya terdapat dalam Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menetapkan sanksi bagi kendaraan yang membawa muatan berlebih.

Pasal 307 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)”

Dalam Pasal 277 menyatakan bahwa kendaraan yang dimodifikasi hingga melebihi batas dimensi standar dapat dikenakan sanksi

“Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke

dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, an kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 Ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 277 dan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) memiliki keterkaitan erat dalam konteks penegakan hukum terhadap kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pasal 277 secara spesifik mengatur larangan terhadap perakitan, modifikasi, atau pembuatan kendaraan yang menyebabkan perubahan tipe tanpa melalui uji tipe sebagaimana diatur dalam Pasal 50 ayat (1). Dengan kata lain, pasal ini menyorot aspek awal dari eksistensi kendaraan sebelum dioperasikan di jalan umum.

Sementara itu, Pasal 307 memberikan sanksi pidana terhadap kendaraan bermotor yang digunakan di jalan tetapi tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan. Hal ini mencakup kondisi aktual kendaraan saat digunakan, seperti sistem rem, kelayakan ban, dimensi kendaraan, dan beban muatan yang sesuai ketentuan.

Dalam konteks kendaraan dengan muatan berlebih (*overload*) atau modifikasi tanpa uji tipe misalnya perubahan pada sumbu roda, dimensi bak angkut, atau sistem suspensi, kedua pasal ini dapat digunakan secara bersamaan. Ketika suatu kendaraan dimodifikasi tanpa prosedur resmi (melanggar Pasal 277) dan hasil modifikasi tersebut menyebabkan kendaraan tidak lagi laik jalan (melanggar Pasal 307), maka pelanggaran tidak hanya

terjadi pada aspek administratif, tetapi juga pada aspek keselamatan dan potensi bahaya di jalan raya.

Oleh karena itu, keterkaitan Pasal 277 dan Pasal 307 mencerminkan pentingnya pendekatan secara menyeluruh dalam pengawasan kendaraan, dari tahap produksi hingga tahap operasional. Penegakan hukum yang konsisten terhadap kedua pasal ini dapat menjadi instrumen penting dalam mendukung implementasi kebijakan Zero ODOL dan peningkatan keselamatan lalu lintas secara menyeluruh.

Begitu juga yang disampaikan oleh Bapak Aris, selaku pengawas dan penindak di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), memberikan gambaran nyata tentang praktik modifikasi kendaraan dalam industri angkutan barang. Beliau menyatakan bahwa kendaraan yang mengalami *over dimension* hampir dapat dipastikan juga mengalami *overloading*, karena modifikasi dimensi biasanya dilakukan untuk memungkinkan pengangkutan muatan dalam volume yang lebih besar. Hal ini menunjukkan adanya pola pelanggaran yang sistematis, di mana perubahan fisik pada kendaraan dilakukan bukan sekadar untuk efisiensi, melainkan secara sadar guna memuat barang melampaui batas yang diizinkan oleh regulasi.⁶³

Selanjutnya penulis menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan sebagai pendukung, dalam Pasal 26 Ayat (6) berbunyi:

“Kelebihan berat muatan atau muatan pada tiap-tiap sumbu sampai dengan 5 % (lima persen) dari yang ditetapkan, tidak dinyatakan sebagai pelanggaran”

⁶³ Wawancara dengan Bapak Aris Penyidik Pegawai Negeri Sipil Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, pada 17 Maret 2025, pukul 11.25 di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu Kabupaten Semarang.

Mengapa kelebihan berat atau muatan pada tiap-tiap sumbu 5 % (lima persen) dari yang ditetapkan tidak dinyatakan sebagai pelanggaran. Karena keadaan alam tidak pernah bisa diprediksi, baik nantinya akan terjadi hujan yang mempengaruhi sebuah muatan yang sedang diangkut atau hal lainnya, oleh karena itu, Pasal 26 Ayat (6) menetapkan aturan yang mengatur hal tersebut secara lebih rinci.

2. Kebijakan Dan Regulasi terkait Sanksi Administratif

Penerapan sanksi administratif merupakan salah satu strategi yang diambil oleh pemerintah untuk mengatur dan mengendalikan pelanggaran lalu lintas. Sanksi ini bertujuan tidak hanya untuk memberikan efek jera kepada pelanggar, tetapi juga untuk menciptakan kesadaran akan pentingnya mematuhi peraturan yang ada.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Peundang-Undangan Di Bidang Transportasi Darat, pada Pasal 19 dijelaskan terkait sanksi administratif sebagai berikut:

Pasal 19

- a. Sanksi Administratif berupa denda administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 Ayat (1) huruf d dapat dikenai berdiri sendiri atau bersamaan dengan sanksi peringatan, penghentian sementara pelayanan umum, penghentian sementara kegiatan, pembekuan perizinan berusaha, atau pencabutan perizinan berusaha*
- b. Denda administratif sebagaimana dimaksud pada Ayat (1), besarnya ditetapkan dalam satuan penalty unit.*
- c. Satuan penalty unit sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) ditetapkan sebesar Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).*

- d. *Besaran denda administratif sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) dihitung berdasarkan satuan penalty unit pelanggaran dikalikan dengan tarif denda administratif di bidang transportasi darat sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah mengenai Penerimaan Negara Bukan Pajak.*
- e. *Besaran denda administratif sebagaimana dimaksud pada Ayat 2 paling banyak Rp5.000 (lima ribu rupiah) penalty unit.*
- f. *Denda administratif sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) ditetapkan melalui surat penetapan Denda Administratif oleh Direktur Jenderal.*
- g. *Denda administratif sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) merupakan penerimaan negara bukan pajak dan disetorkan ke dalam kas negara.*

Sanksi administratif terkait pelanggaran muatan berlebih (*overloading*) telah diatur secara rinci dan tegas dalam Undang-Undang serta peraturan pelaksanaannya, termasuk Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri. Regulasi tersebut mencakup ketentuan mengenai batas muatan, mekanisme pengawasan, serta sanksi yang diberikan bagi pelanggar, baik berupa denda, pembekuan izin operasional, maupun tindakan lainnya untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan keselamatan transportasi.

Pada kenyataannya fakta yang ditemukan dilapangan sanksi administratif masih menghadapi berbagai tantangan, seperti lemahnya pengawasan di lapangan, lemahnya mental kesadaran pada pengendara dan pelaku usaha, sehingga pelanggaran muatan terus terjadi dan tetap terjadi.

3. Implementasi Sanksi Administratif di Lapangan

Setelah penulis melakukan penelitian di lapangan untuk mendapatkan data dan fakta, pada kenyataannya pemberian sanksi administratif tidak begitu memberikan

efek jera terhadap para pelanggar, sebab beberapa narasumber yang penulis wawancarai masih mendapatkan sanksi administratif pelanggaran muatan berlebih. Mereka menyatakan bahwa tuntutan perusahaan dan keinginan konsumen yang mendorong pengendara untuk tetap berjalan. Faktor penyebab seperti efisiensi biaya operasional yang menjadi salah satu penyebab utama terjadinya pelanggaran muatan.

Pada sebuah pertanyaan yang penulis wawancarai pada Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD.LLAJ., ST. MT. Selaku Kepala Seksi Prasarana Jalan Balai Pengelolaan Transportasi darat, menjawab pertanyaan penulis terkait sejauh mana sanksi administratif berkontribusi dan menimbulkan efek jera dalam mengurangi pelanggaran muatan di jalan raya. Beliau menyatakan bahwa sejauh ini sanksi administratif berupa Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinilai tidak memberikan efek jera bagi pelanggar.⁶⁴

Selanjutnya, penulis melakukan penelitian pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, yang melaksanakan tugas pengawasan muatan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada setiap lokasi tertentu yang disebut dengan *Weight bridge* (Jembatan Timbang Statis). Cara kerja pada sistem ini truk atau kendaraan bermuatan harus berhenti di atas platform timbang untuk mengukur beratnya. Akurasi hasil pada timbangan ini sangat akurat karena kendaraan dalam keadaan diam saat ditimbang, namun memang memerlukan waktu cukup lama karena kendaraan harus berhenti.

Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Balai Pengelolaan Transportasi Darat telah

⁶⁴ Wawancara dengan Bapak Budi Suryo Utomo, A. MD. LLAJ., ST. MT, Kepala Seksi Prasarana Jalan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah pada 14 Maret 2025 pukul 14.58

berjalan dengan baik. Namun, efektivitas suatu aturan ternyata tidak bergantung pada pengawasan yang dilakukan. Dari hasil wawancara dengan narasumber pengendara angkutan barang disampaikan bahwa sanksi administratif yang diterapkan dianggap efektif. Hal serupa juga dijelaskan oleh Bapak Aris, narasumber yang di wawancarai sebagai pengawas dan penindakan di UPPKB Klepu, menurutnya pelanggaran telah ditindak sesuai aturan melalui penerapan tilang, dan pengawasan muatan di jembatan timbang pun dinilai cukup, serta telah sesuai SOP yang berlaku, sehingga dianggap sebagai efektif.

Apabila ditinjau dari hasil pengamatan penulis, pelaksanaan pengawasan di lapangan sebenarnya telah berjalan dengan cukup baik. Namun demikian, pelanggaran terhadap batas muatan kendaraan masih terus terjadi hingga saat ini. Kondisi ini menunjukkan bahwa peraturan yang berlaku perlu dikaji ulang dan diperkuat untuk menjawab tantangan implementasi di lapangan. Pandangan ini diperkuat oleh hasil wawancara dengan Bapak Budi Suryo Utomo, A.Md.LLAJ., S.T., M.T., selaku Kepala Seksi Prasarana Jalan Balai Pengelolaan Transportasi Darat. Dalam pernyataannya, disampaikan bahwa kebijakan bebas kendaraan dengan muatan dan dimensi berlebih (*Zero Over Dimension Over Load*) yang diberlakukan mulai tahun ini dinilai perlu untuk ditopang oleh integrasi angkutan lintas moda. Komitmen lintas kementerian dan lembaga dianggap perlu dibangun agar tarik menarik kepentingan tidak terus berlanjut. Selanjutnya disampaikan bahwa kebijakan tata kelola angkutan barang perlu untuk ditinjau ulang guna memastikan pemberian sanksi yang lebih efektif terhadap pelanggar ODOL, khususnya pemilik barang. Selain itu, ditekankan pula perlunya penerapan teknologi digital dalam proses pengawasan dan penegakkan aturan ODOL guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan kebijakan tersebut.

Zero ODOL merupakan kebijakan pemerintah yang bertujuan untuk menghilangkan kendaraan *Over Dimension Over Loading (ODOL)* dari Jalan Raya. Program ini dirancang untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas, mengurangi kerusakan infrastruktur jalan, serta meningkatkan efisiensi sistem transportasi. Terciptanya kebijakan *Zero Over Dimension Over Load* adalah bukti bahwa peraturan yang ada tidaklah cukup dalam mengurangi pelanggaran muatan berlebih (*overload*).

Pemerintah mulai sosialisasi *Zero ODOL* pada 1 Juni 2025 dengan fokus pada pemutakhiran dan kendaraan yang tidak sesuai aturan dimensi dan pendekatan persuasif kepada pemilik kendaraan. Kebijakan ini sebelumnya direncanakan untuk diterapkan pada 2023, tetapi mengalami penundaan karena berbagai faktor, termasuk permintaan dari pelaku usaha.

Faktanya, implementasi kebijakan *Zero ODOL* masih menghadapi berbagai tantangan, yang mengindikasikan kurangnya komitmen dalam pelaksanaannya. Hambatan seperti lemahnya pengawasan, kurangnya koordinasi antar instansi, serta adanya kepentingan industri yang menolak perubahan membuat kebijakan ini berjalan lebih lambat dari yang direncanakan. Akibatnya, kendaraan *Over Dimension and Over Loading (ODOL)* masih beroperasi di jalan raya, berpotensi merusak infrastruktur dan membahayakan keselamatan lalu lintas. Adapun pemberlakuan *Zero ODOL* yang dilakukan *Rest Area 429A* Ungaran 27 Februari 2025 dengan kerjasama antara Balai Pengelolaan Transportasi Darat, Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, dan Kepolisian yang telah dilakukan. Berikut contoh pemberlakuan *Zero ODOL*.

Gambar 4.1
Operasi Zero Over Dimension Over Load



Sumber : Data Balai Pengelolaan Transportasi Darat

Gambar 4.2
Operasi Zero Over Dimension Over Load



Sumber : Data Balai Pengelolaan Transportasi Darat

Gambar 4.3
Pengecekan Tonase Kendaraan Pada Jembatan Timbang



Sumber : Data Balai Pengelolaan Transportasi Darat

Gambar 4.4
Operasi Zero Over Dimension Over Load oleh gabungan instansi



Sumber : Data Balai Pengelolaan Transportasi Darat

Meskipun pada kenyataannya Zero ODOL belum dilakukan secara rutin dan konsisten namun pemerintah terus berupaya untuk mewujudkan penerapan penuh kebijakan *Zero ODOL* ini. Dengan melakukan penimbangan pengawasan di lapangan, memperkuat koordinasi antar instansi, serta memperbaiki infrastruktur dan sistem penegakan hukum. Selain itu, pemerintah juga terus mendorong kesadaran pelaku usaha dan pengemudi angkutan barang melalui sosialisasi, pelatihan, serta pembelakuan sanksi tegas terhadap pelanggaran, guna menciptakan transportasi darat yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dideskripsikan sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Praktik muatan berlebih pada kendaraan truk terjadi akibat berbagai faktor struktural, operasional, dan regulatif. Secara struktural, terdapat tekanan ekonomi yang tinggi pada pelaku usaha angkutan barang untuk memaksimalkan kapasitas angkut demi efisiensi biaya, yang sering kali tidak sebanding dengan risiko hukum maupun keselamatan. Dari sisi operasional, lemahnya kesadaran serta pemahaman pengemudi dan pemilik armada terhadap batas muatan yang diizinkan juga menjadi penyebab utama. Secara regulatif, ketidak konsistenan dalam penegakan hukum, keterbatasan sarana pengawasan seperti UPPKB dan alat timbang dinamis, serta belum meratanya implementasi kebijakan Zero ODOL turut memperkuat keberlangsungan pelanggaran ini. Kondisi ini diperparah oleh kurangnya sinergi antar instansi dan masih rendahnya pemanfaatan teknologi untuk deteksi dini pelanggaran.
2. Efektivitas penerapan sanksi administratif terhadap pelanggaran muatan berlebih menunjukkan bahwa meskipun regulasi telah tersedia dan mekanisme penindakan administratif telah ditetapkan, efektivitas penerapannya masih belum optimal sehingga dapat dikatakan tidak efektif. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain rendahnya tingkat

kepatuhan pelaku usaha angkutan, keterbatasan sumber daya manusia dan teknologi di UPPKB, serta adanya celah dalam koordinasi antar instansi yang menangani pelanggaran tersebut.

Sanksi administratif seperti penundaan pelayanan dan pencabutan atau pembatalan atau pembekuan izin berusaha, pada dasarnya memiliki potensi sebagai instrumen penegakan hukum yang lebih efisien. Namun, dalam praktiknya, banyak kendala yang mengurangi daya tekan sanksi tersebut. Sistem pendataan belum optimal, pelaksanaannya di lapangan kadang tidak konsisten, dan sebagian pelaku usaha merasa sanksi itu merugikan secara ekonomi, jadi mereka cenderung menolak atau melawan. Karena itu, efek jera dari sanksi administratif jadi kurang efektif.

B. Saran

Adapun saran yang diajukan oleh penulis berdasarkan adanya pemaparan Kesimpulan diatas adalah sebagai berikut:

1. Untuk pemerintah dan instansi terkait.

Pemerintah perlu menyempurnakan regulasi terkait sanksi administratif agar tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga operasional dan mudah diterapkan. Harmonisasi aturan antara kementerian/lembaga terkait. Banyaknya instansi yang terlibat seperti Kementerian Perhubungan, Kepolisian, dan Dinas Perhubungan Daerah, perlu ada keselarasan koordinasi yang jelas antar aturan mereka, agar tidak terjadi tumpang tindih atau celah hukum yang dapat dimanfaatkan pelanggar.

Penerapan teknologi seperti *weigh in motion*, sistem pendataan digital terpadu, dan integrasi data kendaraan secara *real time* juga perlu segera dioptimalkan. Dengan demikian, pelanggaran dapat

dideteksi secara akurat dan otomatis, serta mengurangi ketergantungan pada pemeriksaan manual.

Pemerintah juga perlu meningkatkan jumlah serta kompetensi petugas UPPKB dan PPNS dalam menangani pelanggaran muatan berlebih, termasuk dalam pengumpulan dan pengolahan data pelanggaran untuk mendukung pemberian sanksi yang tepat.

2. Untuk pengemudi/pengendara

Bagi Pengemudi diharapkan menjadikan keselamatan berkendara sebagai prioritas utama, baik bagi dirinya sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Meskipun membawa muatan berlebih dapat dianggap menguntungkan secara ekonomis dalam jangka pendek, hal tersebut berisiko tinggi terhadap keselamatan lalu lintas, mempercepat kerusakan kendaraan, serta dapat menimbulkan konsekuensi hukum yang merugikan.

Dalam menjalankan tugasnya, pengemudi sebaiknya memiliki keberanian untuk menolak membawa muatan yang melebihi batas yang diperbolehkan, meskipun berada di bawah tekanan dari pihak pemilik kendaraan. Sikap profesional ini penting sebagai bagian dari tanggung jawab hukum dan moral pengemudi dalam mendukung terciptanya sistem angkutan yang tertib dan aman.

3. Untuk perusahaan

Perusahaan angkutan diharapkan memiliki komitmen untuk mematuhi ketentuan JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan) serta memastikan seluruh armada beroperasi sesuai standar teknis kendaraan. Hal ini mencerminkan tanggung jawab hukum dan etika perusahaan terhadap keselamatan jalan dan kelestarian infrastruktur.

4. Secara teoritis, penelitian ini memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan di bidang kebijakan transportasi dan regulasi lalu lintas, khususnya terkait dengan implementasi pengawasan

terhadap kendaraan angkutan barang. Penelitian ini memperkaya literatur tentang penerapan kebijakan *Zero ODOL (Over Dimension Over Load)* dan efektivitas sistem penegakan hukum melalui jembatan timbang di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

A. AL QURAN

Q.S An-Nisa : 58

Q.S Al-Fajr : 20

B. Buku

Achmad, M. F. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Achmad, M. F. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.

Alwasilah, C. (2017). *Pokoknya Kualitatif : Dasar-Dasar Merancang Dan Melakukan Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Pustaka Jaya.

Alwasilah, C. (t.thn.). *Pokoknya Kualitatif : Dasar-Dasar Merancang Dan Melakukan Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Pustaka Jaya.

Asrori., M. A. (2009). *Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik*. Jakarta: PT Bumi Aksara.

Bungin, M. B. (2007). *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Prenada Media Group.

Danim, S. (2002). *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: CV Pustaka Setia.

Dr. Rr. Dijan Widijowati, S. M. (2018). *Pengantar Ilmu Hukum, Edisi 1 hal. 31*. Yogyakarta: Andi.

- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi, Edisi 1, hal 1*. Ponorogo: Myria Publisher.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi, Edisi 1*. Ponorogo: Myria Publisher.
- Karjadi, M. (1981). *Kejahatan Pelanggaran dan Kecelakaan*. Bogor: Politeia.
- Nadzir, M. (2003). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Poernomo, B. (2002). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Prodjodikoro, W. (2003). *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama.
- Prof. Dr. Suteki, S. M. (2018). *Metodologi penelitian hukum (Filsafat, Teori Dan Praktik)* . Depok: Rajawali Pers.
- Prof. Dr. Suteki, S. M. (2018). *Metodologi penelitian hukum (Filsafat, Teori Dan Praktik)* . Depok: Rajawali Pers.
- Purwa Darminta, W. (2006). *Kamus Umum Indonesia WJS Poerdamminta*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Ramdlon, N. (2000). *Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*. Bandung: Mandar Maju.
- Soekanto, S. (1976). *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan di Indonesia* . Jakarta: Universitas Indonesia.
- Soekanto, S. (2008). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo.

- Soekanto, S. (2008). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Subekti, R. (1995). *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta : PT Intermasa.
- Suratman S.H., M. d. (2015). *Metode Penelitian Hukum* . Bandung: CV Alfabeta.
- Sutopo, H. (2006). *Metode Penelitian Kualitatif* . Surakarta: UNS Press .
- Warpani, S. (2000). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Warpani, S. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.

JURNAL

- Pratama, R. E. (2023). Analisis Fungsi Terhadap Jumlah Berat Muatan Kendaraan Sesuai JBI Dalam Rangka Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Jalan Raya. *Narotama Jurnal Teknik Sipil*, 3-4.
- Putri, A. (2011). Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Ditinjau Dari Motivasi Keselamatan Diri dan Jenis Kelamin. *Jurnal Phronesia*, 118.
- Safitra, P. A. (2019). Analisa Pengaruh Beban Berlebih Terhadap Umur Rencana Jalan (Studi Kasus: Ruas Jalan Manado-Bitung) . *Jurnal Sipil Statik*, hlm 324.
- Safry. (2012). Studi Kelebihan Muatan Kendaraan (Overload) terhadap penurunan umur rencana jalan pada ruas jalan samarinda Balikpapan. *Jurnal keilmuan dan Aplikasi Teknik Sipil*, hlm. 19.

WEBSITE

Hubdat, U. (2023). *Kementerian Perhubungan DITJEN HUBDAT*. Diambil kembali dari <https://hubdat.dephub.go.id/id/bptd/jateng/profil/>

Direktorat Jendral Perhubungan Darat . (2023). *Profil BPTD Kelas I Jawa Tengah*. Diambil kembali dari <https://hubdat.dephub.go.id/>:
<https://hubdat.dephub.go.id/id/bptd/jateng/profil/>

Marga, K. P. (2017). *Operasionalisasi Jembatan Timbang Disepakati, Beban Jalan Diharapkan Berkurang*. Diambil kembali dari <https://binamarga.pu.go.id/index.php/berita/operasionalisasi-jembatan-timbang-disepakati-beban-jalan-diharapkan-berkurang>

Titis Anis Fauziyah, Gloria Setyvani Putri. “9.453 Truk Muatan Melanggar ODOL Di Jateng, Rugi Kerusakan Jalan Rp 43 Triliun Per Tahun.” *Kompasiana*. Last modified 2024. [https://regional.kompas.com/read/2024/02/07/084506578/9453-truk-muatan-melanggar-odol-di-jateng-rugi-kerusakan-jalan-rp-43#:~:text=SEMARANG%2C KOMPAS.com - Sepanjang 2023%2C sebanyak 9.453,dimension dan over loading \(ODOL\) di Jawa.](https://regional.kompas.com/read/2024/02/07/084506578/9453-truk-muatan-melanggar-odol-di-jateng-rugi-kerusakan-jalan-rp-43#:~:text=SEMARANG%2C KOMPAS.com - Sepanjang 2023%2C sebanyak 9.453,dimension dan over loading (ODOL) di Jawa.)

Lampiran I

SURAT RISET



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jalan Prof. Dr. H. Hamka Semarang 50185
Telepon (824)7601291, Faksimili (824)7624691, Website : <http://fah.walisongo.ac.id>

Nomor : 1902/Un.10.1/K/TA.00.01/2/2025
Lampiran : 1 (satu) Bendel Proposal
Hal : Permohonan Izin Riset

Kepada Yth. :
Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah
di tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dibentuhkan dengan hormat, bahwa dalam rangka pelaksanaan Tri Dharma
Perguruan Tinggi, mahasiswa kami :

Nama : Helma Amalia Putri
NIM : 2102056055
Tempat, Tanggal Lahir : Lampung, 06 Agustus 2003
Jurusan : Ilmu Hukum (IH)
Semester : VIII (Delapan)

sangat membutuhkan data guna penulisan skripsi yang berjudul :

**"ANALISIS PENERAPAN SANKSI ADMINISTRATIF DALAM MENANGGULANGI
PELANGGARAN LALU LINTAS BAGI KENDARAAN BERMuatan BERLEBIH
TAHUN 2021-2023 "**

Dosen Pembimbing I : Moh. Arifin, S.Ag., M.Hum
Dosen Pembimbing II : Arina Hukmu Adila, S.H., M.H

Untuk itu kami mohon agar mahasiswa tersebut diberi izin untuk melaksanakan
penelitian, wawancara, dan atau mendapatkan salinan dokumen di
wilayah/lembaga/instansi yang Bapak/Ibu pimpin selama 3 (tiga) bulan sejak diizinkan.

Sebagai bahan pertimbangan bersama ini kami lampirkan :

1. Proposal Skripsi
2. Fotocopy Identitas Diri (Kartu Mahasiswa)

Demikian atas kerjasama Bapak/ Ibu, kami sampaikan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Semarang, 27 Februari 2025

a.n Dekan,
Karya-Tata Usaha,


Abdul Hakim

Tembusan :
Dekan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Walisongo (sebagai laporan)

CONTACT PERSON:
(8552-2158-8513) Helma Amalia Putri

Lampiran 2

 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS I JAWA TENGAH		
JL. URIP SUMOHARJO KM 17 (KOMPLEK TERMINAL MANGKANG) SEMARANG, 50155	TELP. : (024) 35316020	FAX : (024) 35316020 EMAIL : bptdkelas1jateng@kemendhub.go.id
Nomor : UM-209/1/7/BPTDJATENG/2025 Klasifikasi : Biasa Lampiran : - Hal : Tanggapan Izin Riset		
Semarang, 12 Maret 2025		

Yth. Dekan Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang

Menindaklanjuti Surat Dekan Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang Nomor: 1902/Un.10.1/KTA.00.01/2/2025 tanggal 27 Februari 2025 perihal Permohonan Izin Riset, bahwa pada prinsipnya Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah tidak keberatan memberikan izin melaksanakan penelitian guna keperluan menyusun skripsi dengan judul "ANALISIS PENERAPAN SANKSI ADMINISTRATIF DALAM MENANGGULANGI PELANGGARAN LALU LINTAS BAGI KENDARAAN BERMUATAN BERLEBIH TAHUN 2021-2023" pada Mahasiswi Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang atas nama HELMA AMALIA PUTRI NIM. 2102056055 Program Studi Ilmu Hukum dari bulan Maret s/d Mei 2025 di Satuan Pelayanan UPPKB Klepu Kabupaten Semarang dengan tetap mematuhi peraturan dan ketentuan yang berlaku.

Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.


 Plt. Kepala Balai,

 Ardono, A.T.D., M.T.
 NIP. 196711121991031002

Tembusan :

1. Plt. Kepala Bagian Tata Usaha, BPTD Kelas I Jawa Tengah;
2. Pengawas Satuan Pelayanan UPPKB Klepu Kabupaten Semarang.

*Lampiran 3***DOKUMENTASI PENELITIAN***Wawancara Bersama Pengendara Angkutan Barang**Wawancara Bersama Pengendara Angkutan Barang**Wawancara Bersama Pengendara Angkutan Barang*



*Wawancara Bersama Bapak Budi Suryo Utomo, A.Md.LLAJ.,
S.T., M.T.
(Kepala Seksi Prasarana Jalan Balai Pengelolaan Transportasi
Darat Kelas I Jawa Tengah)*



*Pemberian sanksi administratif terhadap pengendara
pelanggaran muatan*

Lampiran 4

Daftar Pertanyaan Wawancara Balai Pengelola Trasnportasi Darat Kelas I Jawa Tengah		
1	BPTD bidang apa yang menangani ini?	Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan pada seksi Pengawasan.
2	Apa peran BPTD dalam pengawasan dan penegakan peraturan muatan di jalan raya?	BPTD bertanggungjawab terkait pengawasan terhadap angkutan muatan guna memastikan jumlah muatan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Tindakan pengawasan ini meliputi pemantauan kegiatan pengangkutan muatan, pemeriksaan dokumen, dan pengujian muatan untuk memverifikasi kepatuhan terhadap standar yang berlaku.
3	Seberapa sering BPTD melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan untuk memastikan kepatuhan terhadap batas muatan?	Melalui UPPKB yang dimiliki oleh BPTD yang tersebar di beberapa wilayah Jawa Tengah.
4	Apa saja sanksi yang dikenakan oleh BPTD terhadap pelanggaran muatan?	Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Sanksi Transfer Muatan sesuai dengan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor AJ.007/2/17/DRJD/2020 tentang Toleransi Sanksi Kelebihan

		Muatan Angkutan Barang Pokok dan Barang Penting.
5	Apa penyebab terjadinya pelanggaran muatan atau muatan berlebih pada kendaraan?	Efisiensi biaya operasional, Menekan Harga Jual, Keterbatasannya Sumber Daya, Mengejar Keuntungan yang lebih besar, kurang tereduksinya staff.
6	Apa saja sanksi administratif yang diterapkan oleh BPTD bagi pelanggaran muatan?	Sanksi Tilang menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 307.
7	Bagaimana proses penegakan sanksi administratif bagi pengemudi yang melanggar batas muatan? Bagaimana juga proses nya di lapangan?	1. Menugaskan PPNS untuk melakukan penindakan pelanggaran kelebihan muatan. 2. Menerima laporan pelanggaran kelebihan muatan dari petugas penimbangan. 3. Memberikan penjelasan aturan terhadap pelanggaran kelebihan muatan kepada pengemudi kendaraan yang melanggar. 4. Membuat bukti pelanggaran dengan mengisi dan menandatangani belangko tilang. 5. Menyerahkan lembar pertama belangko tilang kepada pengemudi. 6. Memberikan sanksi tambahan berupa melarang pengemudi meneruskan perjalanan

		sampai mengurangi kelebihan muatan sesuai dengan JBI (Jumlah Berat yang diizinkan) yang ditetapkan. 7. Menyampaikan bukti tilang dan barang bukti kepada petugas administrasi. 8. Membuat laporan hasil penindakan pelanggaran kelebihan muatan dalam jurnal harian. 9. Menyimpan dan mencatat barang milik pelanggar berupa STUK (Surat Tanda Uji Kendaraan) / Bukti Lulus Uji kedalam lemari arsip yang aman dan hanya bisa diakses secara terbatas 10. Membuat konsep surat pengantar sidang dan rekapitulasi hasil pelanggaran kepada pihak Pengadilan Negeri, Kejaksaan, Kepolisian, dan BPTD (Balai Pengelolaan Transportasi Darat).
8	Apakah BPTD memiliki data tentang jumlah sanksi administratif yang dikeluarkan akibat pelanggaran muatan?	BPTD Kelas I Jawa Tengah memiliki jumlah sanksi administratif yang dikeluarkan akibat pelanggaran muatan yang tertuang dalam Data Produksi UPPKB Kelas I Jawa Tengah.

9	Sejauh mana sanksi administratif berkontribusi dan menimbulkan efek jera dalam mengurangi pelanggaran muatan di jalan raya?	Pasal 307, Sanksi tersebut dinilai tidak memberikan efek jera bagi pelanggar.
10	Bagaimana BPTD berkomunikasi dengan masyarakat mengenai sanksi administratif yang diterapkan?	Melakukan pendekatan Preventif yaitu berupa tindakan pencegahan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas serta meminimalisir terjadinya pelanggaran yang dapat menyebabkan kecelakaan dan kemacetan di jalan raya.
11	Bagaimana BPTD memantau kepatuhan pengemudi setelah sanksi administratif diberikan?	Sosialisasi kepada pengusaha logistik
12	Bagaimana BPTD berkoordinasi dengan instansi lain dalam menangani pelanggaran muatan?	- Diselenggarakannya <i>Focus Group Discussions</i> (FGD) yang membahas masalah <i>over dimension over load</i>. - Kegiatan operasi gabungan dengan instansi terkait di Jalan Non Toll dan di Jalan Toll - Pendampingan dari instansi terkait seperti TNI dan kepolisian di UPPKB untuk membantu tugas dan fungsi UPPKB.

13	Apa saja langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan kesadaran pengemudi tentang batas muatan yang diizinkan?	Dengan sosialisasi dan edukasi kepada pengemudi tentang Batas Muatan yang diizinkan. - melakukan sosialisasi dan edukasi kepada pengemudi, pemilik truk, dan masyarakat umum. - menjelaskan bahay dan dampak kendaraan ODOL - menjelaskan pentingnya mematuhi peraturan - menjelaskan pentingnya mematuhi batas muatan dan dimensi kendaraan.
14	Apa tantangan yang dihadapi BPTD dalam menegakkan peraturan muatan?	Perlunya peningkatan Penegakan Hukum yang lebih ketat dan konsisten diperlukan untuk menindak pelanggaran ODOL.
15	Apakah ada teknologi atau alat baru yang digunakan BPTD untuk memantau pelanggaran muatan?	Jembatan timbang (<i>weigh in motion</i>) dan sistem jembatan timbang online pada UPPKB
16	Bagaimana BPTD menanggapi laporan dari masyarakat mengenai pelanggaran muatan?	1 Obyektivitas, bahwa kegiatan penanganan pengaduan masyarakat harus berdasarkan fakta atau bukti yang dapat dinilai berdasarkan kriteria tertentu yang ditetapkan. 2 Koordinasi, bahwa kegiatan penanganan pengaduan masyarakat harus dilaksanakan dengan

		kerjasama yang baik antar pejabat yang berwenang dan terkait berdasarkan mekanisme, tata kerja dan prosedur yang berlaku, sehingga masalahnya dapat diselesaikan sebagaimana semestinya. 3 Efektivitas dan efisiensi, bahwa kegiatan penanganan pengaduan masyarakat harus dilaksanakan secara tepat sasaran, hemat tenaga, waktu dan biaya. 4 Akuntabilitas, bahwa proses kegiatan penanganan pengaduan masyarakat dan tindak lanjutnya harus dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.
17	Apakah ada program atau inisiatif khusus dari BPTD untuk menangani pelanggaran muatan?	5. Peningkatan pengawasan muatan barang pada UPPKB 6. Pelaksanaan sosialisasi terkait pengaturan/standar teknis standar yang ditetapkan, kepada para pelaku logistik mulai dari asosiasi, perusahaan, perseorangan, maupun, seluruh stakeholder/pelaku kepentingan. 7. Penindakan terhadap angkutan yang melanggar dilakukan di UPPKB sesuai

		dengan SOP dan ketentuan di Perundang-Undangan. 8. Koordinasi dengan instansi terkait. 9. Melaporkan hasil pengawasan muatan angkutan barang apabila terjadi kendala dalam pengoperasian khususnya di UPPKB.
18	Bagaimana cara BPTD menilai efektivitas kebijakan yang ada terkait pelanggaran muatan?	- Pemberlakuan kebijakan bebas kendaraan dengan muatan dan dimensi berlebih atau <i>zero over dimension over load</i> mulai tahun ini perlu ditopang oleh integrasi angkutan lintas moda. Dibutuhkan komitmen lintas kementerian dan lembaga agar tarik-menarik kepentingan ini tidak terus berlanjut. - Perlu ditinjau ulang kebijakan tata kelola angkutan barang untuk memberikan sanksi yang efektif bagi pelanggar ODOL khususnya pemilik barang. - Menerapkan teknologi digital dalam pengawasan dan penegakkan aturan ODOL untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas.

*Wawancara bersama Bapak Aris Penyidik Pengawai Negeri Sipil
Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Klepu
Kabupaten Semarang.*

NO	Daftar Pertanyaan Wawancara Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor	
1.	Bagian apa yang menangani ini?	Bagian lalu lintas
2.	Bagaimana proses pemeriksaan ini?	1. Mobil angkutan barang menaiki platform/jembatan timbang. 2. Petugas pemeriksa <i>stay</i>, menghentikan kendaraan, memberikan pertanyaan dan memeriksa: - Surat-surat/dokumen. - Pemeriksaan, masa uji masih berlaku atau tidak - Pemeriksaan muatan, jenis muatan apa, darimana mau kemana, beratnya berapa (Berdasarkan JTO) melihat display (otomatis terlihat beratnya) apabila terlihat segera diambil penindakan. - Data-data/dokumen yang dibawa, disimpan di komputer, plat nomor,

		pemilik, dari mana mau kemana, muatan apa. - Apabila melanggar, kendaraan di parkir di UPPKB . - Sopir menghadap penyidik PPNS. - Melakukan penilangan terhadap sopir (apabila karena muatan yaitu pasal 307 UULLAJ) (Apabila dokumen pasal 288 UULLAJ).
3.	Apa tugas utama Anda sebagai petugas jembatan timbang dalam pengawasan muatan?	Sebagai Pemeriksa dan bagian Penindakan.
4.	Apa saja kriteria yang Anda gunakan untuk menentukan apakah suatu kendaraan melebihi batas muatan?	Berdasarkan hasil penimbangan dari JTO
5.	Apa tindakan yang Anda ambil jika menemukan kendaraan yang melebihi batas muatan?	Memberikan tilang sesuai Undang-Undang yaitu biasanya Pasal 307 dan 288.
6.	Bagaimana proses pengenaan sanksi bagi kendaraan yang	Proses pengenaan sanksi terhadap kendaraan yang melanggar batas muatan

	melanggar muatan?	batas	dimulai dari kegiatan penimbangan di UPPKB atau melalui sistem <i>Weigh Bridge</i> . Jika hasil penimbangan menunjukkan adanya pelanggaran, petugas akan melakukan pemeriksaan dokumen kendaraan dan mencatat pelanggaran tersebut. Selanjutnya pengemudi akan diberikan surat tilang sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 307. Sanksi yang dikenakan bisa berupa denda maksimal Rp 500.000 atau pidana kurungan paling lama dua bulan.
7.	Biasanya sanksi apa saja yang dijatuhkan?		Pasal 307 dan Pasal 288 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
8.	Apa tantangan yang Anda hadapi saat melakukan pemeriksaan muatan di lapangan?		Biasanya hanya kalimat-kalimat ya biasalah sopir capek.
9.	Pernahkah Anda menghadapi situasi sulit saat		Tidak ada hanya itu bahasa-bahasa orang capek.

	menegakkan peraturan muatan?	
10.	Seberapa penting peran jembatan timbang dalam mengurangi pelanggaran muatan di jalan raya?	Sangat penting, karena jembatan timbang berfungsi sebagai pengawasan: 1. Pengawasan masalah dokumen. 2. Pengawasan barang masuk/keluar suatu daerah. Pengawasan lebih muatan (karena pengaruhnya di jalan nantinya, karena apabila sopir tidak emahami lebih muatan, akan menjadikan jalan rusak karena sumbu terberat mempengaruhi ketajaman roda dan merusak jalan.
11.	Apakah Anda merasa masyarakat memahami pentingnya jembatan timbang dalam pengawasan muatan?	Untuk masyarakat memahami dan sangat senang karena untuk menentukan persaingan harga tidak akan terjadi/tidak menimbulkan persaingan harga jual, dengan adanya jembatan timbang, jadi ada pengawasan terkait muatan karena perusahaan bisa seenaknya untuk membawa muatan sehingga penjualan seenaknya, ebalikan dengan yang bermuatan sedikit akan kesulitan dalam menjual.

12.	Apa saran Anda untuk meningkatkan sistem pengawasan muatan di jembatan timbang?	Sudah sesuai dan sudah cukup. Sudah sesuai SOP dan jadi sudah sangat efektif.
13.	Apakah ada pelatihan khusus yang Anda terima untuk menangani pelanggaran muatan?	Ada bimtek
14.	Bagaimana Anda menilai efektivitas sanksi terutama sanksi administratif yang diberikan kepada pelanggar muatan?	Sudah sesuai dengan aturan dimana pelanggaran diambil dengan penindakan tilang

Wawancara bersama Bapak Anis sopir/pengendara angkutan muatan

NO	Daftar Pertanyaan Wawancara Sopir Truk Angkutan Barang	
1.	Apa yang Anda ketahui tentang batas muatan yang diizinkan untuk truk Anda?	Sudah mengetahui, yang penting tidak melebihi 15 ton sama truknya.
2.	Seberapa sering Anda memeriksa muatan sebelum berangkat?	Diperiksa dulu karena terkadang muatan nya sama tapi bebannya berbeda beda, karena muatan yang diangkut, missal pasir kadang basah kadang kering.
3.	Apa yang menjadi alasan Anda atau rekan-rekan Anda kadang melanggar batas muatan?	Pernah, dan diberikan sanksi tilang.
4.	Apakah Anda pernah mendapatkan sanksi atau peringatan terkait pelanggaran muatan?	Biasanya tuntutan Perusahaan, terkadang juga lebih 1 ton karena hujan jadi bebanmuatan bertambah apalagi kalau muatan nya pasir.
5.	Apakah Anda merasa ada tekanan dari perusahaan untuk melebihi batas muatan?	Ya lumayan

6.	Bagaimana Anda mendapatkan informasi tentang peraturan muatan yang berlaku?	Sudah mengetahui kebijakan dari UPPKB
7.	Apa langkah yang Anda ambil jika merasa muatan Anda sudah melebihi batas yang diizinkan?	Tetap jalan mba
8.	Seberapa pentingnya Anda merasa untuk mematuhi peraturan muatan bagi keselamatan di jalan raya?	Penting
9.	Bagaimana cara Anda memastikan muatan Anda aman dan tidak berisiko selama perjalanan?	Uji KIR, agar tau juga rem nya gimana, kendaraannya gimana. Ya paling uji KIR itu aja mba.
10	Sejauh mana Anda percaya bahwa sanksi administratif dapat memengaruhi perilaku sopir dalam mematuhi peraturan muatan?	Iya mba, jadi hati-hati di jalan mba, jadi kiranya mau kelebihan itu mending dikurangi disana, daripada di tilang disini tapi kan kita yon dak tau mbak, kadang sudah dikurangi tapi bebane masih berat kita yo ndak tau.

Wawancara bersama Bapak Wijaya sopir/pengendara angkutan muatan

NO	Daftar Pertanyaan Wawancara Sopir Truk Angkutan Barang	
1.	Apa yang Anda ketahui tentang batas muatan yang diizinkan untuk truk Anda?	Mengetahui
2.	Seberapa sering Anda memeriksa muatan sebelum berangkat?	Sering
3.	Apa yang menjadi alasan Anda atau rekan-rekan Anda kadang melanggar batas muatan?	Tuntuan dari Perusahaan to mbak, dari bos, pengen nya yo standar, nyaman, muatannya dikit lah.
4.	Apakah Anda pernah mendapatkan sanksi atau peringatan terkait pelanggaran muatan?	Pernah
5.	Apakah Anda merasa ada tekanan dari perusahaan untuk melebihi batas muatan?	Iya
6.	Bagaimana Anda mendapatkan informasi tentang	Sudah tau saja

	peraturan muatan yang berlaku?	
7.	Apa langkah yang Anda ambil jika merasa muatan Anda sudah melebihi batas yang diizinkan?	Tidak ada
8.	Seberapa pentingnya Anda merasa untuk mematuhi peraturan muatan bagi keselamatan di jalan raya?	Penting, biar nyaman
9.	Bagaimana cara Anda memastikan muatan Anda aman dan tidak berisiko selama perjalanan?	Sering di cek to mba, sebelum ada muatannya di cek, normal atau ndak, trouble, jangan sampai trouble di jalan.
10	Sejauh mana Anda percaya bahwa sanksi administratif dapat memengaruhi perilaku sopir dalam mematuhi peraturan muatan?	Yo piye mbak, namane aturan manut mba.

Wawancara bersama Bapak Suratin sopir/pengendara angkutan muatan

NO	Daftar Pertanyaan Wawancara Sopir Truk Angkutan Barang	
1.	Apa yang Anda ketahui tentang batas muatan yang diizinkan untuk truk Anda?	Mengetahui
2.	Seberapa sering Anda memeriksa muatan sebelum berangkat?	Cukup sering
3.	Apa yang menjadi alasan Anda atau rekan-rekan Anda kadang melanggar batas muatan?	Mengikuti perusahaan
4.	Apakah Anda pernah mendapatkan sanksi atau peringatan terkait pelanggaran muatan?	Pernah kena tilang, karena kelebihan muatan karena tuntutan Perusahaan bukan dari sopir.
5.	Apakah Anda merasa ada tekanan dari perusahaan untuk melebihi batas muatan?	Iya
6.	Bagaimana Anda mendapatkan informasi tentang peraturan muatan yang berlaku?	Sudah tau

7.	Apa langkah yang Anda ambil jika merasa muatan Anda sudah melebihi batas yang diizinkan?	Tetap jalan mba
8.	Seberapa pentingnya Anda merasa untuk mematuhi peraturan muatan bagi keselamatan di jalan raya?	Penting
9.	Bagaimana cara Anda memastikan muatan Anda aman dan tidak berisiko selama perjalanan?	Kita kontrol terus, setiap jalan kita kontrol terus, kita harus cek, dari ban rem, terutama rem terus mesin, harus ada persiapan yang matang.
10	Sejauh mana Anda percaya bahwa sanksi administratif dapat memengaruhi perilaku sopir dalam mematuhi peraturan muatan?	Sudah resikonya sopir biasanya ya mbak, kalau kita kena tilang yasudah ditilang.

*Wawancara bersama Bapak M. Imron sopir/pengendara
angkutan muatan*

NO	Daftar Pertanyaan Wawancara Sopir Truk Angkutan Barang	
1.	Apa yang Anda ketahui tentang batas muatan yang diizinkan untuk truk Anda?	Mengetahui sekitar 17 ton
2.	Seberapa sering Anda memeriksa muatan sebelum berangkat?	Setiap hari
3.	Apa yang menjadi alasan Anda atau rekan-rekan Anda kadang melanggar batas muatan?	Mengikuti perusahaan
4.	Apakah Anda pernah mendapatkan sanksi atau peringatan terkait pelanggaran muatan?	Setiap kelebihan pasti ditilang
5.	Apakah Anda merasa ada tekanan dari perusahaan untuk melebihi batas muatan?	Kalau muatan dari tuntutan permintaan atau tuntutan Perusahaan, hanya ikut Perusahaan karena isinya material bahan tambang.
6.	Bagaimana Anda mendapatkan informasi tentang peraturan muatan yang berlaku?	Sudah tau

7.	Apa langkah yang Anda ambil jika merasa muatan Anda sudah melebihi batas yang diizinkan?	Tetap jalan
8.	Seberapa pentingnya Anda merasa untuk mematuhi peraturan muatan bagi keselamatan di jalan raya?	Penting
9.	Bagaimana cara Anda memastikan muatan Anda aman dan tidak berisiko selama perjalanan?	Sebelum berangkat kita cek, seperti ban, velg, mesin, ini dimuatin sekian seperti biasa nanti resikonya ini-ini sudah diperkirakan
10	Sejauh mana Anda percaya bahwa sanksi administratif dapat memengaruhi perilaku sopir dalam mematuhi peraturan muatan?	Kita hanya mengikuti aturan, karena kalau tidak mengikuti tidak bisa lewat, mau gak mau harus lewat sini.

Wawancara bersama Bapak Junaidin sopir/pengendara angkutan muatan

NO	Daftar Pertanyaan Wawancara Sopir Truk Angkutan Barang	
1.	Apa yang Anda ketahui tentang batas muatan yang diizinkan untuk truk Anda?	Mengetahui sekitar 14 ton
2.	Seberapa sering Anda memeriksa muatan sebelum berangkat?	Langsung jalan
3.	Apa yang menjadi alasan Anda atau rekan-rekan Anda kadang melanggar batas muatan?	Mengikuti perusahaan
4.	Apakah Anda pernah mendapatkan sanksi atau peringatan terkait pelanggaran muatan?	Pernah mba, sering mba
5.	Apakah Anda merasa ada tekanan dari perusahaan untuk melebihi batas muatan?	Dari keinginan sendiri, karena truk pribadi, karena sesuai keinginan konsumen ada yang minta banyak ada yang minta standar ada yang minta lebih banyak lagi
6.	Bagaimana Anda mendapatkan informasi tentang peraturan muatan yang berlaku?	Sudah tau

7.	Apa langkah yang Anda ambil jika merasa muatan Anda sudah melebihi batas yang diizinkan?	Tetap jalan
8.	Seberapa pentingnya Anda merasa untuk mematuhi peraturan muatan bagi keselamatan di jalan raya?	Penting
9.	Bagaimana cara Anda memastikan muatan Anda aman dan tidak berisiko selama perjalanan?	Tidak beresiko, sudah diperkirakan karena yang kurang normal langsung dibetulan, karena membawa muatan berat
10	Sejauh mana Anda percaya bahwa sanksi administratif dapat memengaruhi perilaku sopir dalam mematuhi peraturan muatan?	Mintanya sopir sih standar saja, ga lebihh karena muatan lebih resiko sopirnya tinggi.

*Lampiran 5***DAFTAR RIWAYAT HIDUP****A. Data Pribadi**

Nama : Helma Amalia Putri
 Tempat, : Lampung,
 Tanggal Lahir : 06 Agustus 2003
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Alamat : Perumahan Taman Karang
 Bahagia Kabupaten Bekasi
 Jawa Barat.
 Agama : Islam
 Status : Belum Kawin
 No. Telepon : +62 851-8389-1680
 Email : hlmamaliaa@gmail.com

B. Data Pendidikan

1. BKB Kemas Srikandi Cirebon
2. SD Negeri Majalengka Wetan VII
3. SMP Negeri 3 Majalengka
4. SMK Global Mulia Cikarang
5. S1 Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang

C. Pengalaman Kerja, PPL, Magang

1. Marketing Office Deltamas Cikarang
2. Pengadilan Negeri Katen
3. Pengadilan Agama Klaten
4. Kejaksaan Negeri Kabupaten Semarang
5. Kantor Advokat Faqihudin, S.H.I., M.H dan Rekan

D. Pengalaman Organisasi

1. Lembaga Riset dan Debat
2. Pergerakan Mahasiswa Islam Indonesia
3. An-Niswa

Demikian daftar riwayat hidup ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan dapat dipertanggungjawabkan.

Semarang, 20 Juni 2025

Helma Amalia Putri