

Penegakan Hukum Pidana Pengangkutan Melebihi Daya Angkut Barang Pada Kendaraan Bermotor (Truk Roda Enam)

Muhammad Arham, Aan Aswari, Mursyid,

Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia, Indonesia

²Surel Koresponden: mhmmdarham15@gmail.com

Abstract:

This research aims to understand and obtain information related to the enforcement of criminal law concerning overloading of vehicles (six-wheeled trucks). It describes the obstacles encountered in the enforcement process of criminal law regarding the overloading of vehicles (six-wheeled trucks). This research is an empirical legal study in which data collection is conducted through interviews, supported by legal materials, and employs qualitative data analysis techniques. The results of this study indicate that the enforcement of criminal law concerning overloading of vehicles (six-wheeled trucks) is still not effective in practice, despite the criminal penalties stipulated in Article 307.

And the obstacles in the application of criminal law against violations of transport exceeding load capacity are: low compliance levels, ineffective law enforcement, resource limitations, and economic factors. The author's recommendations in this research state that law enforcement must be carried out firmly, consistently, and without compromise. There is a need to modernize the monitoring system by utilizing technology such as weight in motion to accurately and transparently detect violations.

Keywords: *Criminal Law Enforcement, Load Capacity, Vehicle Dimensions.*

Abstrak:

Penelitian ini bertujuan Untuk memahami dan memperoleh informasi terkait Penegakan Hukum Pidana Pengangkutan Melebihi Daya Angkut Barang Pada Kendaraan Bermotor (Truk Roda Enam). dan menjelaskan kendala-kendala yang ditemui dalam proses Penegakan Hukum Pidana Pengangkutan Melebihi Daya Angkut Barang Pada Kendaraan Bermotor (Truk Roda Enam).

Penelitian ini ialah jenis penelitian hukum empiris dimana penelitian ini dilakukan dengan metode pengumpulan data dari hasil wawancara dan didukung dengan bahan-bahan hukum dan menggunakan teknis analisis data kualitatif.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Penegakan Hukum Pidana Pengangkutan Melebihi Daya Angkut Barang Pada Kendaraan Bermotor (Truk Roda Enam) pada praktiknya masih belum berjalan efektif. Meskipun telah diatur sanksi pidana sebagaimana tercantum dalam Pasal 307. Serta Kendala-kendala penerapan hukum pidana terhadap pelanggaran angkutan yang melebihi daya angkut yaitu, tingkat kepatuhan rendah, penegakan hukum belum efektif, keterbatasan sumber daya dan faktor ekonomi

Rekomendasi penulis pada penelitian ini diperlukan Penegakan hukum harus dilaksanakan secara tegas, konsisten, dan tanpa kompromi, perlu dilakukan modernisasi sistem pengawasan melalui pemanfaatan teknologi seperti weight in motion guna mendeteksi pelanggaran secara akurat dan transparan

Kata kunci :Penegakan Hukum Pidana, Daya Angkut, Dimensi Kendaraan.

PENDAHULUAN

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran yang strategis dalam menunjang pembangunan dan keterpaduan nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensinya dengan perannya menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka menunjang pembangunan ekonomi dan pembangunan daerah.

Transportasi adalah perpindahan orang, barang, dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain secara aman, nyaman, cepat, ekonomis, dan sesuai dengan lingkungan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Lebih lanjut ditambahkan bahwa munculnya transportasi didasari oleh permasalahan: 1.Kebutuhan manusia akan barang, jasa, dan informasi dalam proses kehidupannya; 2.Barang, jasa, dan informasi tidak berada pada satu tempat tetap.

Permasalahan transportasi atau pengangkutan merupakan permasalahan yang selalu dihadapi oleh negara maju maupun negara berkembang seperti Indonesia. Permasalahan transportasi yang dihadapi saat ini secara kualitatif maupun kuantitatif lebih berat dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, antara lain kecelakaan, kemacetan, pencemaran udara, dan pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang menyangkut angkutan yang melebihi daya tampung diatur dalam Pasal 169 No. 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang menyatakan Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.

Sedangkan ketentuan pidana yang terdapat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 307 menyatakan kendaraan bermotor yang melebihi mutan akan dikenakan pidana paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000 (lima ratus ribu rupiah).

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang penting dalam kehidupan masyarakat karena didasari oleh faktor-faktor sebagai berikut: 1. Kondisi geografis Indonesia; 2. Mendukung pembangunan di berbagai sektor; 3. Memperpendek jarak antar desa dan kota; 4. Berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi.

Pasal 169 tentang Pengendalian Muatan Barang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) telah mengatur dan melarang untuk melakukan hal yang dapat mencelakai diri sendiri, begitupun dalam ajaran agama islam telah melarang seseorang untuk berbuat hal yang dapat mencelakai dirinya sendiri, seperti dalam firman Allah pada Surah Al-Baqarah Ayat 195 yang berbunyi:

”Berinfaklah di jalan Allah, janganlah jerumuskan dirimu ke dalam kebinasaan, dan berbuatbaiklah. Sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik. “

Namun, masih banyak terjadi di lapangan, bahwa masyarakat pengguna jalan pada umumnya, masih belum sepenuhnya mentaati peraturan yang telah ditetapkan. Padahal aturan tersebut bertujuan untuk menanggulangi terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan. Seperti halnya terkait dengan Angkutan Umum barang, apabila muatannya tidak diawasi, maka tidak akan sesuai dengan ketentuan mengenai tata cara pemuatannya, daya angkut, dimensi Kendaraan dan kelas jalan. Ketidaksesuaian tata cara pemuatannya, daya angkut, dimensi Kendaraan dan kelas jalan ini sering kali dianggap sepele oleh para pengemudi Angkutan Umum barang, padahal kesesuaian daya angkut serta dimensi Kendaraan sangat berpengaruh terhadap keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas yang sering ditemui yaitu pelanggaran mengenai ketentuan daya angkut, hal ini sering terjadi pada kendaraan mobil yang ditemukan di Jalan Raya dan umumnya terjadi di jalan Trans Sulawesi. Kelebihan daya angkut dapat menimbulkan kerusakan jalan dan kecelakaan dalam berkendara, kerusakan jalan yang ditimbulkan dapat berupa jalan berlubang dan bergelombang sedangkan kecelakaan dalam berlalu lintas yang sering terjadi akibat kelebihan daya angkut yaitu tidak seimbangnya muatan yang dimuat oleh mobil dan volume berat pada mobil itu sendiri sehingga mengakibatkan mobil berayun ke kiri dan ke kanan sehingga muatan terjatuh dan juga dapat mengakibatkan mobil terbalik.

Berdasarkan hal tersebut Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sulawesi Selatan menggelar operasi simpati sadar keselamatan tanpa Over Dimensi Over Load (ODOL), operasi ini dilakukan untuk menanggulangi serta menekan tingkat fatalitas kecelakaan dan keamanan lalu lintas angkutan barang, dan juga operasi simpatik sadar keselamatan ini untuk meminimalisir kendaraan over dimensi over load yang membahayakan keselamatan pengguna jalan lain dan kecelakaan pada angkutan barang serta kerusakan jalan yang tidak sesuai dengan kapasitas jalan dikarenakan kelebihan muatan pada angkutan barang.

Kasubdit Analisis Dampak Lalu Lintas Suria Abdi mengimbau sopir kendaraan angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan agar mematuhi ketentuan. Sebab aturan tata cara muat sudah tertera jelas dalam peraturan yang berlaku. Muatan berlebih tidak hanya melanggar hukum, tetapi juga dapat membahayakan keselamatan dan pengguna jalan lain. Sebanyak 49 kendaraan melanggar sehingga dilakukan penindakan berupa tilang dan transfer muatan.

Pentingnya penegakan hukum dan penindakan terhadap pelanggaran batas muatan angkutan barang karena: 1. Angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya terus meningkat akibat perilaku pengemudi dan kelebihan muatan; 2. Kecelakaan lalu lintas akibat angkutan barang yang kelebihan muatan mengakibatkan tingginya jumlah korban jiwa (baik korban jiwa maupun infrastruktur); 3. Banyak jalan baik nasional maupun provinsi yang rusak parah akibat kelebihan muatan; 4. Biaya operasional perusahaan angkutan barang menjadi tinggi karena jalan rusak dan laju kendaraan pengangkut barang menjadi lambat; 5. Umur teknis kendaraan berkurang akibat jalan rusak; 6. Pengurangan durasi muatan atau percepatan kecepatan yang diakibatkan pengurangan umur pakai jalan yang diharapkan.

Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan mengenai pengangkutan melebihi daya angkut diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 169 menyatakan: 1) Pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang wajib memenuhi ketentuan mengenai cara pemuatan, dayan angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan. 2) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana di maksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang. 3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan. 4) Alat penimbangan sebagaimana yang dimaksud pada (ayat 3) terdiri atas: a. Alat penimbangan yang dipasang secara tetap ; atau b. Alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Sedangkan ketentuan pidananya terdapat pada Pasal 307 Undang-Undang tersebut memuat ancaman pidananya kurungan paling lama 2 bulan dan dan denda paling banyak Rp. 500.000 Berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah membawa perubahan penting dalam tata kehidupan berlalu lintas jalan raya di Indonesia. Sebab, jalan merupakan prasarana kehidupan mobilitas masyarakat yang vital bagi pencapaian tujuan yang diinginkan, baik di bidang sosial, ekonomi, budaya, politik, keamanan, dan pertahanan. Kongkretnya, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945. Masalah kelebihan muatan pada truk di Sulawesi Selatan, khususnya di Kabupaten Bone, masih menjadi perhatian serius. Hal ini terbukti dari beberapa kejadian kecelakaan lalu lintas yang melibatkan truk dengan muatan berlebihan, seperti yang terjadi di Jalan Poros Watampone-Makassar, dimana sebuah truk terbalik dan jatuh ke jurang karena rem blong dan diduga

akibat kelebihan muatan. Kecelakaan ini menyebabkan kerusakan pada truk, namun untungnya tidak ada korban jiwa.

Kelebihan muatan pada truk tidak hanya meningkatkan risiko kecelakaan, tetapi juga dapat menyebabkan kerusakan jalan dan jembatan, serta memperpendek usia kendaraan. Beberapa faktor yang dapat menyebabkan kelebihan muatan antara lain: -kurangnya kesadaran pengemudi, -kurangnya pengawasan, -tuntutan ekonomi, -infrastruktur yang kurang memadai. Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk membahas masalah yang berjudul “Penegakan Hukum Pidana Terhadap Angkutan yang Melebihi Daya Angkut Barang Pada Kendaraan Bermotor (Truk Roda Enam)”.

METODE

Dalam penelitian ini, digunakan pendekatan kualitatif dengan metode empiris untuk memahami secara mendalam penegakan hukum pidana pengangkutan melebihi daya angkut barang pada kendaraan bermotor. Data dikumpulkan secara langsung dari lapangan melalui wawancara mendalam dengan aparat penegak hukum, korban, dan pelaku. Selain itu, studi dokumen dilakukan dengan menelaah literatur, peraturan perundang-undangan, laporan kasus, serta dokumen resmi yang relevan terkait penanganan kejahatan digital dan perlindungan anak. Pengumpulan data dilakukan secara sistematis untuk memperoleh gambaran lengkap mengenai proses penegakan hukum, kendala yang dihadapi, dan faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penanganan kasus. Setelah data terkumpul, analisis dilakukan secara deskriptif untuk menguraikan temuan secara mendalam dan kontekstual, sehingga dapat memberikan pemahaman utuh mengenai situasi dan kondisi yang dialami dalam penegakan hukum pidana pengangkutan melebihi daya angkut barang pada kendaraan bermotor. Pendekatan ini memungkinkan untuk menggali aspek-aspek empiris dan teoritis secara menyeluruh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penerapan Hukum Pidana Terhadap Pelanggaran Angkutan Yang Melebihi Daya Angkut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Kegiatan penimbangan ini sangat penting sebagai bentuk pengawasan langsung terhadap praktik overload pada kendaraan angkutan barang. Melalui pemeriksaan ini, petugas dapat dengan cepat mengidentifikasi pelanggaran terhadap batas muatan dan menerapkan sanksi yang sesuai, baik berupa penilangan maupun tindakan administratif lainnya. Oleh karena itu, data tersebut dapat digunakan sebagai dasar evaluasi efektivitas pengawasan serta perencanaan kebijakan penertiban kendaraan angkutan barang di wilayah Kabupaten Bone.

Kelebihan daya angkut adalah bentuk kelalaian yang termasuk dalam kategori hukum pidana di sistem transportasi, khususnya dalam angkutan muatan darat. Pelanggaran ini jelas melanggar Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sementara itu, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak

memberikan definisi khusus mengenai pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran dibedakan dari kejahatan berdasarkan sanksi yang diterima, di mana sanksi untuk pelanggaran umumnya lebih ringan dibandingkan dengan kejahatan. "Pelanggaran" dalam konteks ini merujuk pada delik undang-undang (*wetsdelicten*), yaitu tindakan yang dianggap melawan hukum hanya setelah ada undang-undang yang mengaturnya.

Menurut Bapak Syamsul Rijal bahwa, Dalam konteks pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran dalam kegiatan pengangkutan barang, khususnya yang melibatkan kendaraan dengan enam roda, aspek utama yang menjadi perhatian adalah kelaikan jalan kendaraan tersebut sebagaimana telah ditentukan dalam izin operasionalnya. Kementerian Perhubungan, melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, memiliki kewenangan dalam hal ini, yang salah satunya dilaksanakan melalui fasilitas Jembatan Timbang.

Jembatan Timbang berfungsi sebagai instrumen pengawasan yang efektif dalam memverifikasi kesesuaian antara kapasitas angkut kendaraan dengan batas bobot yang telah ditentukan dalam buku kelaikan jalan. Ketika sebuah kendaraan misalnya truk roda enam melintasi Jembatan Timbang dan terbukti mengangkut muatan melebihi kapasitas yang diizinkan, maka hal tersebut merupakan bentuk pelanggaran terhadap ketentuan teknis dan administratif kelaikan jalan. Penindakan hukum terhadap pelanggaran ini dilakukan secara langsung di lokasi Jembatan Timbang, karena pelanggaran dapat segera teridentifikasi melalui perbandingan antara hasil penimbangan aktual dengan data resmi kendaraan. Prinsip ini berlaku pula bagi kendaraan dengan jumlah roda lebih banyak, seperti kendaraan roda sepuluh, di mana semakin besar jumlah roda, semakin tinggi pula batas kapasitas muatan yang diperkenankan.

Dengan demikian, Jembatan Timbang memegang peran strategis dalam menegakkan peraturan lalu lintas dan keselamatan jalan, serta sebagai sarana pengendalian terhadap potensi kelebihan muatan yang dapat merusak infrastruktur jalan. Apabila muatan kendaraan tidak sesuai dengan ketentuan dalam dokumen kelaikan jalan, maka tindakan hukum yang tegas dapat dan harus diterapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Lebih lanjut menurut Bapak Ipda Sasram bahwa, ditemukan bahwa orientasi sebagian besar masyarakat, khususnya pelaku usaha di sektor pengangkutan, cenderung bersifat materialistis, yakni lebih mengutamakan aspek keuntungan ekonomis dibandingkan dengan pertimbangan keselamatan dalam operasional kendaraan. Meskipun upaya sosialisasi dan penyuluhan telah secara rutin dilakukan oleh pihak berwenang, kenyataannya masih banyak pengusaha yang mengabaikan ketentuan teknis, seperti batas kapasitas angkut kendaraan, demi memaksimalkan keuntungan. Fenomena ini menunjukkan bahwa kesadaran hukum dan keselamatan dalam berkendara masih rendah di kalangan pelaku usaha tersebut.

Penegakan hukum terhadap pelanggaran muatan berlebih (*overload*) pada kendaraan angkutan barang dilakukan melalui dua pendekatan utama, yakni pendekatan preventif dan represif. Pendekatan preventif mencakup kegiatan sosialisasi dan edukasi kepada pemilik serta pengemudi kendaraan angkutan barang mengenai ketentuan batas maksimal muatan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di

samping itu, disampaikan pula informasi mengenai potensi bahaya dan risiko kecelakaan yang dapat ditimbulkan akibat kelebihan muatan.

Sementara itu, pendekatan represif diwujudkan melalui pelaksanaan razia atau operasi lalu lintas yang secara khusus menyasar kendaraan angkutan barang yang diduga membawa muatan melebihi kapasitas. Dalam proses penindakan, pihak kepolisian tidak serta-merta menjatuhkan sanksi kepada kendaraan yang secara visual tampak kelebihan muatan, melainkan terlebih dahulu melakukan penimbangan di tempat dengan menggunakan alat timbangan portabel yang telah disiapkan.

Pihak Dishub juga menambahkan, Penindakan terhadap pelanggaran muatan berlebih dilakukan secara tegas, sistematis, dan terukur. Bentuk penegakan hukum yang diterapkan umumnya berupa penilangan terhadap pelanggar. Dalam pelaksanaannya, Jembatan Timbang berperan sebagai salah satu instrumen utama dalam pengawasan, yang dioperasikan di bawah kewenangan Kementerian Perhubungan dan bekerja sama secara sinergis dengan berbagai pemangku kepentingan, khususnya Satuan Lalu Lintas Kepolisian dan Dinas Perhubungan.

Mayoritas proses penindakan dilakukan di lokasi Jembatan Timbang. Ketika kendaraan yang diperiksa terbukti melebihi batas tonase yang telah ditentukan (overload), maka petugas akan menjatuhkan sanksi berupa tilang sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam konteks ini, kerja sama antara Dinas Perhubungan dan aparat penegak hukum dinilai berjalan dengan baik, karena setiap tindakan penegakan hukum terhadap pengangkutan yang melebihi kapasitas muatan khususnya dalam hal hasil bumi atau barang lainnya dilakukan secara terpadu dan terkoordinasi.

Penilangan yang biasanya dilakukan oleh pihak kepolisian, penyelidik kementerian, anggota dari kementerian di perhubungan kementerian, besar biaya penilangan Rp. 500.000 Ribu. Denda tilang di bawah UU No. 14 Tahun 1992 (UU Lalu Lintas lama) umumnya berkisar antara Rp50.000–Rp100.000, bahkan untuk jenis pelanggaran tertentu bisa di bawah itu. Ketika UU No. 22 Tahun 2009 diberlakukan, nilai maksimal denda naik hampir 10 kali lipat dibandingkan undang-undang sebelumnya. Ini merupakan bentuk penyesuaian terhadap inflasi, perkembangan ekonomi, serta urgensi meningkatkan efek jera bagi pelanggar.

Seiring perkembangan ekonomi dan kompleksitas pelanggaran lalu lintas, sanksi denda maksimal sebesar Rp500.000 yang diatur dalam Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dinilai tidak lagi relevan. Denda tersebut tidak sebanding dengan potensi keuntungan ekonomi yang dapat diperoleh pelaku pelanggaran, khususnya pengemudi atau penyelenggara angkutan umum ilegal yang dapat meraup keuntungan antara Rp10 juta hingga Rp15 juta per bulan. Dalam perspektif teori efektivitas hukum dan teori deterrence, sanksi pidana harus cukup memberatkan agar menimbulkan efek jera dan mencegah pelanggaran serupa terjadi. Namun, ketika nilai denda jauh lebih kecil dari manfaat ekonomi yang diperoleh, maka sanksi tersebut hanya menjadi “biaya resiko” yang masih dapat ditoleransi oleh pelaku.

Menurut pendapat penulis bahwa, penerapan hukum pidana terhadap pelanggaran angkutan barang yang melebihi daya angkut sebagaimana diatur dalam Undang-Undang

Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) masih belum menunjukkan hasil yang optimal. Meskipun secara normatif telah ditetapkan ketentuan pidana dalam Pasal 307, yang mengancam pelanggar dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000, implementasi di lapangan masih menghadapi berbagai kendala.

Salah satu faktor utama ketidakefektifan tersebut adalah rendahnya kesadaran dan kepatuhan pelaku usaha angkutan barang serta pengemudi terhadap batas daya angkut kendaraan. Banyak dari mereka yang lebih mengutamakan keuntungan ekonomi dengan cara mengangkut muatan berlebih, meskipun hal tersebut berisiko merusak infrastruktur jalan dan membahayakan keselamatan lalu lintas. Pengetahuan mereka tentang aturan sering kali tidak dibarengi dengan komitmen untuk mematuhi ketentuan yang berlaku.

Di sisi lain, secara praktiknya penegakan hukum yang dilakukan aparat juga masih belum konsisten dan menyeluruh. Masih banyak ditemukan kasus di mana pelanggaran overload tidak ditindak secara tegas, bahkan diselesaikan secara informal di lapangan. Hal ini memperlemah fungsi represif dari ketentuan hukum yang ada dan mengurangi efek jera terhadap pelanggar. Selain itu, keterbatasan fasilitas pendukung seperti Jembatan Timbang yang tidak beroperasi maksimal turut menghambat deteksi terhadap pelanggaran.

Beberapa solusi dari pihak penulis dalam menangani pelanggaran lalu lintas khususnya bermuatan lebih antara lain:

1. Menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan itu sendiri.

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, khususnya terkait kendaraan bermuatan berlebih di wilayah hukum Polres Bone, dilakukan dengan mengacu pada ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam implementasinya, pendekatan represif diterapkan melalui dua metode utama, yaitu perlakuan (treatment) dan pemberian sanksi (punishment) berupa tilang kepada pelanggar.

Apabila penegakan hukum dilaksanakan secara tegas dan konsisten sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, maka akan mendorong para pengemudi untuk mematuhi batas daya angkut kendaraan yang dikemukakan. Sebaliknya, apabila pelaksanaan penindakan tidak optimal, terutama jika masih sering terjadi praktik "damai di tempat" atau penyelesaian informal, maka hal tersebut berpotensi menurunkan kepatuhan masyarakat terhadap aturan yang telah ditetapkan, termasuk ketentuan dalam Pasal 307 tersebut.

2. Melakukan pengawasan terhadap penegak hukum terutama kepolisian Lalu Lintas. Pengawasan merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh pimpinan kepolisian melalui suatu proses yang bertujuan untuk melakukan pemantauan terhadap kinerja anggota kepolisian. Proses ini memungkinkan pimpinan untuk mengawasi secara langsung aktivitas anggotanya, khususnya mereka yang bertugas melakukan penindakan di lapangan. Fokus utama dari pengawasan ini adalah untuk mencegah terjadinya kolusi atau kerja sama yang tidak semestinya antara petugas dengan para pelanggar hukum. Oleh karena itu, pimpinan kepolisian, khususnya di lingkungan Polres Bone, secara rutin

melaksanakan pengawasan yang terstruktur dan berkelanjutan guna memastikan integritas serta akuntabilitas dalam pelaksanaan tugas kepolisian.

3. Melakukan kebiasaan berbudaya berlalu lintas Budaya tertib berlalu lintas seharusnya menjadi bagian dari kesadaran kolektif, khususnya bagi para pengemudi angkutan barang dan masyarakat secara umum, demi terciptanya kenyamanan pengguna jalan dan suasana lalu lintas yang aman serta kondusif. Meskipun para pengemudi pada dasarnya telah memahami bahwa mengoperasikan truk dengan muatan berlebih merupakan pelanggaran karena berpotensi menimbulkan keresahan publik, persoalan yang muncul terletak pada posisi mereka sebagai pekerja dari perusahaan jasa angkutan barang. Dalam struktur tersebut, para sopir memiliki keterbatasan wewenang dan hanya mampu memberikan imbauan kepada pihak perusahaan untuk mengurus perizinan sesuai ketentuan yang berlaku.

Menyikapi kondisi tersebut, Kepolisian di Wilayah Hukum Polres Bone terus berupaya menanamkan nilai-nilai budaya tertib berlalu lintas kepada masyarakat, para pengemudi, serta pihak perusahaan angkutan barang. Tujuannya adalah untuk mewujudkan sistem transportasi yang mengedepankan aspek keamanan dan keselamatan sesuai dengan aturan perundang-undangan yang berlaku.

B. Kendala-Kendala Penerapan Hukum Pidana Terhadap Pelanggaran Angkutan Yang Melebihi Daya Angkut.

Dari hasil penelitian yang dilakukan di Jembatan Timbang Dinas Perhubungan Kabupaten Bone masih banyak truk-truk atau kendaraan pengangkut barang melakukan pelanggaran guna mendapatkan keuntungan masing-masing dengan tidak memperdulikan pihak-pihak lainnya seperti keselamatan diri sendiri dan masyarakat. Apabila peraturan perundang-undangan khususnya Undang-Undang tentang LLAJ Nomor 22 tahun 2009 dalam penyelenggaraan khususnya pengangkutan barang tidak mengalami permasalahan.

Perbuatan yang dapat merugikan orang atau barang didalam berlalulintas merupakan pelanggaran lalulintas. Tindak pidana dapat dikenakan kepada seseorang dari akibat hukum yang menimbulkan kerugian jiwa atau benda.

Permasalahan pelanggaran di bidang lalu lintas perlu diakomodasi dalam suatu peraturan perundang-undangan yang komprehensif, khususnya yang secara khusus mengatur tentang lalu lintas jalan. Seluruh ketentuan pelaksanaannya bertujuan untuk mewujudkan keamanan dan kelancaran arus lalu lintas. Hal ini menjadi penting mengingat masih banyak perilaku pengguna jalan yang menyimpang dari ketentuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas, yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap stabilitas lalu lintas.

Salah satu bentuk pelanggaran yang kerap terjadi adalah praktik modifikasi kendaraan angkutan barang yang tidak sesuai dengan spesifikasi teknis aslinya. Modifikasi tersebut dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya, serta berkontribusi terhadap terganggunya ketertiban di jalan raya.

Beberapa kendala utama dalam penerapan hukum pidana terhadap pelanggaran angkutan yang melebihi daya angkut (ODOL) di Kabupaten Bone dan wilayah sekitarnya adalah sebagai berikut:

1. Tingkat Kepatuhan yang Rendah

Selanjutnya data yang dikumpulkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bone

menunjukkan bahwa selama periode observasi, kendaraan yang melebihi batas berat yang diizinkan tetapi masih memenuhi syarat dan kendaraan yang melebihi batas berat tidak memenuhi syarat sebagai berikut:

No. Kategori Detail Pelanggaran Jumlah Kendaraan

1	Over 2.2-3 Ton	69
2	Over 15-20 Ton	55
3	Over >25 Ton	12

Sumber Data: Data Primer Dishub 2024

Data tersebut menunjukkan bahwa dari total 136 kendaraan yang melakukan pelanggaran kelebihan muatan:

- a. Sebanyak 69 kendaraan (48,94%) membawa muatan melebihi 20 hingga 30 ton, menjadikannya kategori pelanggaran paling dominan. Ini menunjukkan bahwa pelanggaran yang bersifat sedang cenderung lebih banyak dilakukan, kemungkinan karena dianggap masih dalam "ambang wajar" oleh pelaku usaha angkutan.
- b. Sebanyak 55 kendaraan (39,01%) berada pada kategori overload 30 hingga 40 ton, yang sudah termasuk pelanggaran berat. Pelanggaran ini mulai memasuki tingkat yang lebih membahayakan secara teknis karena risiko terhadap kerusakan infrastruktur dan keselamatan pengguna jalan meningkat secara signifikan.
- c. Sebanyak 12 kendaraan (8,51%) tercatat melebihi 40 ton, dan dapat dikategorikan sebagai pelanggaran yang sangat berat. Kendaraan dengan kelebihan muatan sebesar ini berpotensi menyebabkan kerusakan fatal terhadap jalan, jembatan, serta memperbesar kemungkinan kecelakaan lalu lintas

Tingginya angka pelanggaran muatan mengindikasikan bahwa regulasi yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), khususnya yang berkaitan dengan batas daya angkut kendaraan, belum sepenuhnya dipatuhi oleh pelaku usaha maupun pengemudi kendaraan angkutan barang. Dalam konteks ini, ketidakpatuhan tidak hanya sekadar bentuk pelanggaran administratif, tetapi juga membawa dampak serius terhadap keselamatan lalu lintas dan kelestarian infrastruktur jalan. Kendaraan yang mengangkut muatan melebihi kapasitas teknisnya berisiko lebih tinggi mengalami kecelakaan, seperti rem blong, terguling, atau kehilangan kendali. Di sisi lain, kelebihan beban secara terus-menerus juga mempercepat kerusakan jalan, yang pada akhirnya merugikan negara dari segi biaya pemeliharaan dan rehabilitasi.

Fenomena ini juga mencerminkan adanya kesenjangan antara norma hukum dan perilaku di lapangan. Banyak pengemudi, atas tekanan perusahaan atau tuntutan efisiensi biaya operasional, memilih untuk mengabaikan ketentuan muatan maksimum. Bahkan dalam beberapa kasus, pengemudi merasa tidak memiliki pilihan selain mengikuti instruksi perusahaan yang memprioritaskan keuntungan ekonomi di atas keselamatan dan kepatuhan hukum. Hal ini menandakan perlunya pendekatan yang tidak hanya represif, tetapi juga edukatif dan struktural, baik terhadap pengemudi maupun pemilik armada angkutan.

Lebih lanjut, data ini memperlihatkan bahwa sistem pengawasan, seperti Jembatan Timbang, meskipun telah berfungsi sebagai alat pengendali, belum sepenuhnya efektif menekan angka pelanggaran. Oleh karena itu, dibutuhkan penguatan penegakan hukum, baik dalam bentuk sanksi yang lebih tegas maupun upaya peningkatan kesadaran hukum melalui pelatihan, sosialisasi, serta pembinaan berkala bagi para pelaku usaha transportasi. Selain itu, kerja

sama lintas sektor antara kepolisian, dinas perhubungan, dan pemangku kepentingan lainnya menjadi sangat penting dalam memastikan aturan yang berlaku tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga benar-benar dijalankan secara konsisten di lapangan.

2. Penegakan Hukum Belum Efektif

Meskipun peraturan perundang-undangan telah memberikan landasan hukum yang jelas terkait pelanggaran terhadap batas muatan kendaraan angkutan barang, penegakan hukum di lapangan masih belum berjalan secara efektif. Hal ini tercermin dari bentuk sanksi yang dijatuhkan kepada pelanggar yang pada umumnya hanya terbatas pada pemberian denda administratif, tanpa diikuti oleh tindakan hukum lanjutan yang lebih tegas, seperti perintah penurunan muatan, penundaan keberangkatan, atau pelarangan melanjutkan perjalanan bagi kendaraan yang terbukti melanggar batas daya angkut.

Menurut Bapak Syamsul Rijal Penilangan yang biasanya dilakukan oleh pihak kepolisian, penyidik kementerian, anggota dari kementerian di perhubungan kementerian, besar biaya penilangan Rp. 500.000 Ribu.

Pemberian sanksi berupa denda, yang jumlahnya relatif kecil dan tidak proporsional terhadap potensi keuntungan yang diperoleh pelaku dari kelebihan muatan, membuat efek jera tidak tercapai secara optimal. Akibatnya, pelanggaran seperti ini terus berulang, bahkan dilakukan secara terang-terangan oleh perusahaan angkutan barang. Pelaku pelanggaran sering kali menganggap denda sebagai bagian dari biaya operasional yang wajar, bukan sebagai bentuk hukuman atau konsekuensi hukum yang seharusnya dihindari.

Lebih jauh, ketimpangan antara sanksi dan keuntungan ini menunjukkan bahwa regulasi belum memenuhi asas proporsionalitas dan tidak mencerminkan prinsip keadilan distributif. Pelaku dengan modal dan keuntungan besar tetap dapat melanggar hukum tanpa konsekuensi signifikan, sedangkan masyarakat umum tetap menjadi pihak yang paling terdampak dari dampak lalu lintas liar, seperti kecelakaan, kemacetan, dan penurunan kualitas layanan transportasi. Oleh karena itu, diperlukan revisi terhadap besaran denda dalam Pasal 307 agar sesuai dengan perkembangan ekonomi, menciptakan keadilan hukum, dan memperkuat fungsi hukum sebagai alat kontrol sosial yang efektif.

Lebih dari itu, ketiadaan sanksi tambahan yang bersifat represif dan langsung menekan kegiatan pelanggaran, seperti penyitaan sementara surat-surat kendaraan, penarikan kendaraan dari jalan, atau pencabutan izin usaha angkutan, menyebabkan lemahnya wibawa hukum. Hal ini memperparah kondisi pengawasan di lapangan dan menciptakan persepsi di masyarakat bahwa aturan yang ada dapat dinegosiasikan atau dihindari dengan cara-cara informal.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang hanya mengatur pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda sebesar Rp500.000, belum cukup memadai untuk mengatasi persoalan overload secara sistemik. Oleh karena itu, diperlukan reformasi dalam penegakan hukum, termasuk pemberlakuan sanksi berlapis dan integrasi antara sanksi administratif, pidana, dan tindakan teknis di lapangan.

3. Modifikasi Kendaraan

Permasalahan Over Dimension pada kendaraan angkutan barang kini menjadi perhatian serius dalam penegakan hukum lalu lintas karena dikategorikan sebagai pelanggaran berat, bahkan dapat dikualifikasikan sebagai bentuk kejahatan lalu lintas. Kendaraan yang

mengalami modifikasi dimensi secara ilegal, khususnya untuk menambah kapasitas muatan, tidak hanya melanggar ketentuan administratif sebagaimana diatur dalam dokumen kelaikan jalan, tetapi juga menimbulkan risiko besar terhadap keselamatan pengguna jalan serta kerusakan infrastruktur jalan raya.

Para pelaku usaha di Bone kerap melakukan pelanggaran tersebut dengan alasan efisiensi dan peningkatan kapasitas muatan. Namun, praktik ini sangat bertentangan dengan prinsip kelaikan jalan dan membahayakan keselamatan umum. Oleh karena itu, ke depan, perlu adanya penguatan penegakan hukum di wilayah Bone, termasuk pemberlakuan sanksi tegas seperti yang telah diterapkan di wilayah lain. Jika praktik *over dimension* terus dibiarkan tanpa sanksi yang jelas, maka bukan hanya merusak tatanan hukum, tetapi juga mengancam keselamatan publik dan mempercepat kerusakan infrastruktur jalan di wilayah tersebut.

4. Keterbatasan Sumber Daya dan Teknologi

Salah satu kendala utama dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran kelebihan muatan kendaraan angkutan barang di Kabupaten Bone adalah keterbatasan sumber daya dan teknologi penunjang, khususnya dalam pelaksanaan penimbangan kendaraan. Hingga saat ini, efisiensi kegiatan penimbangan masih tergolong kurang optimal, baik dari segi biaya operasional, waktu, maupun penggunaan tenaga kerja. Proses penimbangan secara manual atau semi-digital yang masih banyak digunakan cenderung memerlukan waktu lebih lama, serta lebih rentan terhadap kesalahan teknis maupun potensi penyalahgunaan kewenangan.

Kondisi ini diperburuk oleh fakta bahwa belum seluruh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) di wilayah Bone dilengkapi dengan teknologi modern seperti *Weight in Motion* (WIM). Teknologi ini merupakan sistem penimbangan kendaraan yang dapat membaca berat kendaraan secara otomatis tanpa perlu menghentikan laju kendaraan, sehingga tidak hanya menghemat waktu dan energi, tetapi juga meningkatkan akurasi, transparansi, serta efektivitas pengawasan di lapangan.

Ketiadaan sistem WIM dan teknologi sejenis membuat proses pengawasan terhadap kendaraan bermuatan lebih masih sangat tergantung pada prosedur manual yang bersifat subjektif dan tidak selalu konsisten. Dalam situasi tertentu, hal ini dapat membuka celah terjadinya praktik tidak profesional, seperti kolusi antara petugas dan pelaku pelanggaran, atau manipulasi data penimbangan. Dengan demikian, keterbatasan teknologi tidak hanya menjadi penghambat operasional, tetapi juga berdampak langsung terhadap kepercayaan publik terhadap integritas sistem pengawasan.

Selain kendala teknologi, sumber daya manusia (SDM) juga menjadi persoalan penting. Jumlah dan kualitas petugas yang terbatas, serta kurangnya pelatihan berkelanjutan tentang penggunaan perangkat modern dan pemahaman regulasi, turut melemahkan efektivitas pelaksanaan tugas pengawasan. Petugas di lapangan kerap kali harus bekerja dalam tekanan waktu dan jumlah kendaraan yang tinggi, tanpa didukung oleh alat ukur yang andal dan sistem pendataan yang terintegrasi.

Untuk itu, peningkatan efektivitas penegakan hukum terhadap pelanggaran *overload* memerlukan investasi teknologi dan penguatan kapasitas kelembagaan, termasuk pengadaan alat WIM, integrasi data secara digital antar instansi, serta pelatihan berkelanjutan bagi petugas UPPKB. Tanpa dukungan sumber daya dan teknologi yang memadai, kebijakan dan aturan yang telah dirumuskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak akan mampu diimplementasikan secara optimal di

lapangan.

5. Koordinasi Lintas Instansi Belum Maksimal.

Kurangnya koordinasi dan fungsi control antara Kemenhub dengan pihak kepolisian didalam melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang di modifikasi, karena masing-masing memiliki kewenangannya sendiri. Sanksi yang diterapkan terhadap pelanggaran modifikasi guna melakukan penambahan muatan barang hanya diberikan sanksi Administrasi atau denda tanpa diimbangi dengan sanksi pidana. Sembilan, Sanksi yang diterapkan tidak sesuai dengan bunyi pada pasal 277 Undangundang Nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ. Sepuluh, Pengawasan yang dilakukan di jalan raya oleh instansi terkait belum efektif. Dan sebelas, Kendaraan pengangkut barang tidak efektif atau kendaraan yang dipergunakan mengangkut barang brumur 10-15 tahun.

6. Faktor Ekonomi Dan Budaya

Faktor ekonomi adalah salah satu alasan utama yang mendorong pelaku untuk melakukan angkutan dengan muatan berlebih. Pelaku terdorong untuk melakukannya karena semakin banyak barang yang diangkut dapat meningkatkan penghasilan dan mengurangi biaya operasional. Meskipun demikian, hal ini juga dapat meningkatkan risiko bagi sopir pengangkut barang.

Oleh karena itu, salah satu faktor yang mendorong orang untuk mengangkut barang melebihi batas muatan adalah pertimbangan ekonomi. Berdasarkan wawancara langsung dengan seorang sopir angkutan barang berlebih, alasan di balik pengangkutan muatan melebihi batas maksimal untuk kendaraan truck enam roda adalah untuk mengejar upah yang lebih tinggi. Semakin banyak barang yang diangkut, semakin besar penghasilan yang diperoleh sopir. Meskipun sopir menyadari risiko dan bahaya di jalan, seperti pecah ban, patah as, dan bahkan kemungkinan mobil terbalik, mereka tetap melakukannya demi keuntungan finansial.

Akibat dari muatan berlebih pada kendaraan, banyak jalan mengalami kerusakan yang tidak sebanding dengan pemasukan pajak yang diterima pemerintah untuk pembangunan dan perawatan jalan. Kerusakan jalan yang disebabkan oleh kelebihan muatan memerlukan biaya perbaikan yang signifikan. Faktor ekonomi sering kali menjadi pendorong utama pelanggaran ini. Oleh karena itu, diharapkan agar masyarakat, termasuk pemilik pribadi, pengusaha, dan koperasi, mematuhi aturan yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Budaya muncul dari kebiasaan yang sering dilakukan dalam suatu kelompok masyarakat selama waktu yang lama. Budaya yang positif seharusnya dipertahankan, sementara budaya yang kurang baik perlu diubah. Budaya adalah tradisi lama yang melekat pada kebiasaan. Di wilayah hukum Polsek Bone, para sopir telah terbiasa mengangkut barang melebihi batas tanpa mempertimbangkan faktor keselamatan lainnya. Bagi sebagian besar sopir, mengangkut barang melebihi kapasitas kendaraan telah menjadi tradisi. Meskipun mereka menyadari risiko dan bahaya yang mungkin mereka hadapi serta potensi bahaya bagi pengendara lain di sekitarnya, mereka tetap melakukannya.

Penerapan hukum pidana terhadap pelanggaran Over Dimension and Over Load (ODOL) di Kabupaten Bone masih menemui berbagai hambatan yang kompleks, baik dari sisi regulasi, pelaksanaan di lapangan, maupun kondisi sosial ekonomi masyarakat. Meskipun aturan hukum sudah jelas, realitas menunjukkan bahwa penegakan di lapangan belum berjalan secara optimal. Banyak kendaraan angkutan barang yang tetap melanggar batas muatan yang

diizinkan, dan pelanggaran tersebut berlangsung secara berulang.

Salah satu persoalan utama adalah rendahnya kepatuhan para pelaku usaha dan pengemudi terhadap aturan hukum yang berlaku. Kepatuhan yang rendah ini sering kali dipengaruhi oleh tekanan ekonomi dan ketidakseimbangan antara tanggung jawab pengemudi dan kebijakan perusahaan. Banyak pengemudi yang tidak memiliki kuasa untuk menentukan beban muatan karena semua keputusan berada di tangan pemilik usaha, sehingga pelanggaran dilakukan bukan atas kehendak pribadi melainkan atas dorongan struktural dalam sistem logistik.

Masalah lainnya adalah lemahnya penegakan hukum yang sering kali tidak disertai dengan tindakan tegas dan konsisten. Penjatuhan sanksi umumnya hanya berupa denda administratif tanpa tindakan lanjut seperti penurunan muatan di tempat atau larangan melanjutkan perjalanan. Akibatnya, sanksi tersebut dianggap tidak memberikan efek jera yang cukup kuat bagi pelanggar. Bahkan, dalam praktiknya, ditemukan masih adanya pungutan liar dan penyelesaian pelanggaran secara informal yang memperlemah integritas aparat penegak hukum serta merusak kredibilitas sistem hukum secara keseluruhan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis, maka penulis memberikan kesimpulan sebagai berikut: Penerapan hukum pidana terhadap pelanggaran angkutan yang melebihi daya angkut pada praktiknya masih belum optimal di Kabupaten Bone. Karna masih menghadapi berbagai hambatan meskipun telah diatur sanksi pidana sebagaimana tercantum dalam diatur dalam peraturan perundang-undangan dan Kendala-kendala penerapan hukum pidana terhadap pelanggaran angkutan yang melebihi daya angkut yaitu, tingkat kepatuhan rendah, penegakan hukum belum efektif, keterbatasan sumber daya dan faktor budaya.

Disarankan, Kepada pihak kepolisian dan Dinas Perhubungan agar keduanya memperkuat koordinasi dalam melakukan pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran angkutan yang melebihi daya angkut. Kepolisian diharapkan melakukan penegakan hukum secara tegas dan konsisten di lapangan, tanpa kompromi terhadap pelanggaran yang membahayakan keselamatan jalan. Sementara itu, Dinas Perhubungan perlu mengoptimalkan fungsi jembatan timbang serta meningkatkan sosialisasi kepada para pelaku usaha angkutan barang agar lebih patuh terhadap aturan. Dalam menghadapi berbagai kendala penerapan hukum pidana terhadap pelanggaran angkutan yang melebihi daya angkut di wilayah Bone, pihak kepolisian dan Dinas Perhubungan disarankan untuk meningkatkan sinergi dalam pengawasan dan penindakan. Beberapa hambatan seperti keterbatasan sarana prasarana, kurangnya personel, serta lemahnya kesadaran pelaku usaha harus dijawab dengan pendekatan terpadu, termasuk penguatan sistem jembatan timbang, pelatihan rutin bagi petugas, dan pemanfaatan teknologi digital untuk pemantauan. Edukasi dan sosialisasi hukum kepada masyarakat dan pelaku transportasi juga penting agar tercipta kepatuhan hukum.

REFERENSI

- (1) Arif Budiarto dan Mahmudah, 2017, Rekayasa Lalu Lintas, Semarang: UNS Press, hlm. 1.
- (2) Abdulkadir Muhammad, 2021, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 59.
- (3) Departemen Agama RI, 2019. Al-Qur'an dan Terjemahannya
- (4) Kurniawan, Kewenangan Dinas Perhubungan Darat Atas Pelanggaran Kelebihan Muatan Barang, <https://media.neliti.com/media/publications/209972-kewenangan-dinas-perhubungan-darat>, diakses pada tanggal 10 Desember 2024.
- (5) Faqih Imtiyaz, BPTD Operasi Truk Over Load, 20 Agustus 2024, [https:// makassar.tribunnews.com/ 2024 / 08 / 20 / bptd – operasi – truk – over – load – 49 – sopir – melanggar – di – maros](https://makassar.tribunnews.com/2024/08/20/bptd-operasi-truk-over-load-49-sopir-melanggar-di-maros), diakses pada tanggal 10 Desember 2024
- (6) Korlantas Polri, 2015, Penindakan Kelebihan Muatan, Jakarta: Kolantas Polri, hlm. 7.
- (7) Wawancara, Darman, Koordinator I Kasi Lalu Lintas (Dishub Bone), Wawancara Pada 19 Mei 2025.
- (8) Wawancara, IPDA SASRAM , Kanit kamsel Sat Lantas Polres Bone Wawancara Pada 19 Mei 2025
- (9) Wawancara, Syamsul Rijal Kordinator II, Kasi Angkutan (Dishub), Wawancara Pada 19 Mei 2025
- (10) Wawancara, Syamsuddin Sopir wilayah Bone wawancara pada 20 Mei 2025.