

PELAKSANAAN PENGAWASAN TERHADAP KENDARAAN YANG MUATANNYA MELEBIHI DAYA ANGKUT DAN DIMENSI BERDASARKAN UDANG-UNDANG NO.22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI PULAU LOMBOK

Oleh:

Abuzar¹⁾, Gatot Dwi Hendro Wibowo²⁾, Muh. Risnain³⁾

¹ Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Mataram

^{2,3}Fakultas Hukum Universitas Mataram

email : abuzarzar092@gmail.com

Email:gatot_dh_wibowo@yahoo.co.id

Email:risnain82@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi berdasarkan Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di pulau Lombok, untuk mengetahui dan menganalisis faktor apa saja yang mempengaruhi pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi di pulau Lombok. Artikel ini menggunakan metode penelitian hukum empiris. Pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi berdasarkan Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di pulau Lombok. Pelaksanaan pengawasannya dilakukan oleh pegawai Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Bertais dengan melakukan tindakan-tindakan: Koordinasi kerja dengan Dinas Perhubungan Provinsi, Kepolisian, dan Kementerian Perhubungan, melakukan sanksi penindakan pidana denda berupa sanksi tilang terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi serta sarana dan prasarana yang belum memadai, faktor – faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi di pulau Lombok, faktor hukum dengan perubahan kewenangan dari Dinas Perhubungan Provinsi ke Pemerintah Pusat, faktor sarana dan prasarana yang kurang mendukung dalam pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan yang melebihi daya angkut dan dimensi, faktor budaya pengusaha dan pengemudi yang rendah sehingga tidak memperhatikan keamanan dan keselamatan di jalan. Melalui penelitian ini peneliti menyarankan beberapa hal : pertama, perubahan kewenangan dari Provinsi ke Pusat harus disertai dengan pelimpahan aset dan sumber daya manusia. kedua, perlu peningkatan jumlah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang bertugas mengawasi kendaraan di jembatan timbang. Ketiga, perlu memberikan sosialisasi kesadaran hukum terhadap pengusaha dan pengemudi terhadap keselamatan dan keamanan di jalan.

Kata Kunci: Pengawasan, Kendaraan, Daya angkut dan Dimensi.

1. PENDAHULUAN

Jalan sebagai bagian sistem transportasi Nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan. Dari aspek politik, beradaan jalan menghubungkan dan mengikat antar daerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan. Jalan raya merupakan prasarana transportasi yang berpengaruh terhadap perkembangan sosial dan

ekonomi dan paling penting bagi masyarakat karena sangat berpengaruh pada kegiatan dan aktivitas sehari-hari, sebaliknya peningkatan taraf hidup masyarakat akan berdampak pada kondisi prasarana transportasi jalan raya. Sektor transportasi masyarakat darat dengan prasarana jalan raya merupakan bagian transportasi yang paling besar menerima pengaruh adanya peningkatan taraf hidup, karena fungsi utama jalan raya adalah sebagai prasarana untuk melayani pergerakan lalu lintas manusia dan barang secara aman,nyaman,cepat dan ekonomis menuntut adanya jalan yang memenuhi persyaratan tertentu.

Hal ini di pertegas oleh Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan. Jalan sebagai sistem transportasi Nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi,sosial dan budaya serta lingkungan dan di kembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan

pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan Nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan Nasional. Jalan yang mengalami kerusakan akibat berbagai macam faktor terlebih karena kendaraan angkutan barang yang muatannya lebih dapat menimbulkan masalah-masalah yang kompleks dan kerugian yang di timbulkan tidak sedikit terutama bagi pengguna jalan. Kerusakan jalan mengakibatkan waktu tempuh yang lama dalam pengiriman barang, kemacetan, kecelakaan lalu lintas dan lain-lain. Mengingat Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) merupakan Provinsi penghubung antara Provinsi NTT dan Bali tentu akan melayani arus lalu lintas kendaraan baik penumpang atau pun barang, maka perlu melakukan pengawasan terhadap pengaruh kendaraan angkutan barang yang muatan lebih terhadap perkerasan dan massa pelayanan jalan.

Jalan Nasional merupakan jalan penghubung antara Provinsi, dan juga jalan Provinsi dan jalan Kabupaten/Kota merupakan jalan alternatif untuk menghemat waktu perjalanan. Semakin banyak pengguna jalan raya, semakin membawa pengaruh yang sangat besar terhadap perilaku pengguna jalan raya yang akhirnya berakibat bertambahnya tingkat kecelakaan dan kerusakan yang terjadi. Dalam hal ini jembatan timbang berperan penting dalam pengawasan kendaraan angkutan barang, seperti tertera pada Undang-undang Nomo 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 169 ayat (1) dan ayat (2), bahwa pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana yang di maksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang yaitu jembatan timbang, atau Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah empiris, yaitu penelitian hukum yang menggunakan fakta-fakta empiris yang di ambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapatkan dari wawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung. Untuk mengkaji isu hukum yang terkait dengan penelitian ini, maka digunakan beberapa pendekatan permasalahan yaitu Pendekatan Perundang-Undangan (*Statute Approach*), Pendekatan Konsep (*Conceptual Approach*) dan Pendekatan Kasus (*Casse Approach*). Sumber dan Jenis Bahan Hukum dan Data terdiri dari Bahan Hukum Data Primer adalah data yang bersumber dari penelitian lapangan yaitu suatu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama di lapangan yaitu baik dan responden maupun informan. Bahan Hukum Sekunder Data sekunder adalah suatu data yang

bersumber dari penelitian kepustakaan yaitu data yang bersumber dari data-data yang sudah terdokumenkan dalam bentuk bahan-bahan hukum. Data sekunder mencakup dokumen-dokumen resmi, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan dan buku-buku yang relevan dengan penelitian. Bahan Hukum Primer, yaitu merupakan bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat yaitu berupa peraturan perundang-undangan seperti. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan; Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah; Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan. Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer yang terkait dengan penelitian yang berupa rancangan undang-undang, hasil penelitian, buku-buku, jurnal ilmiah, surat kabar dan berita internet. Bahan Hukum Tersier, yaitu merupakan bahan hukum yang menjelaskan bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder, yang berupa kamus, ensiklopedia. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum yaitu: Teknik kepustakaan/dokumentasi yaitu merupakan teknik awal yang digunakan dalam setiap penelitian, baik penelitian ilmu hukum dengan aspek empiris maupun penelitian ilmu hukum dengan aspek normative, karena meskipun aspeknya berbeda namun keduanya adalah penelitian ilmu hukum yang selalu bertolak dari premis normatif. Studi dokumen dilakukan dengan cara mengumpulkan, mengidentifikasi dan menganalisis keseluruhan bahan hukum yang relevan dengan permasalahan yang diteliti. Teknik pengumpulan data yaitu Teknik Wawancara (*interview*) adalah merupakan salah satu teknik yang sering dan paling lazim di gunakan dalam penelitian ilmu hukum dengan aspek empiris. Dalam kegiatan ilmiah wawancara dilakukan bukan sekedar bertanya pada seseorang melainkan dilakukan dengan pertanyaan-pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban yang relevan dengan masalah penelitian kepada para informan yaitu pihak Pegawai pada instansi tempat penelitian, serta masyarakat yang bekerja dalam bidang transportasi. Analisis Bahan Hukum Penelitian ilmu hukum empiris akan dipergunakan teknik analisis deksriptif kualitatif. Dalam model analisis ini, maka keseluruhan data yang terkumpul baik dari data primer maupun data skunder akan diolah dan di analisis dengan cara menyusun data secara sistematis, di golongankan dalam pola dan thema, di katagorisasikan dan di klasifikasikan, dihubungkan antara satu data dengan data yang lain di lakukan interpretasi untuk memahami makna data dalam situasi sosial, dan kemudian dilakukan penafsiran dari perspektif peneliti setelah memahami keseluruhan kualitas data. Proses analisis tersebut dilakukan secara terus menerus sejak pencarian data di lapangan dan berlanjut terus hingga pada tahap

analisis. Setelah dilakukan analisis secara kualitatif kemudian data akan disajikan secara deskriptif kualitatif dan sistematis. Analisis data dilakukan dengan teknik deskripsi yaitu penggunaan uraian apa adanya terhadap suatu situasi dan kondisi tertentu, teknik interpretasi yaitu penggunaan penafsiran dalam ilmu hukum dalam hal ini penafsiran berdasarkan peraturan, teknik evaluasi yaitu penilaian secara komprehensif terhadap rumusan norma yang diteliti, dan teknik argumentasi yaitu terkait dengan teknik evaluasi merupakan penilaian yang harus didasarkan pada opini hukum.

3. PEMBAHASAN

Pengaturan Pengawasan Kendaraan Yang Muatannya Melebihi Daya Angkut Dan Dimensi Berdasarkan Undang-Undang NO. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJL

Prinsip penggunaan jalan (prinsip keselamatan dan keamanan)

Dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan Pemerintah yang lebih baik, transparan, dan akuntabel. Keselamatan jalan merupakan problem yang cenderung mengemuka dari tahun ke tahun dan saat ini sudah menjadi permasalahan global dan bukan semata-mata masalah transportasi saja tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan. Isu keselamatan jalan dalam hal berkaitan dengan budaya berlalu lintas para pengguna jalan dan aspek teknis dari berbagai kendaraan yang digunakan, serta berhubungan dengan aspek teknis konstruksi jalan itu sendiri setelah dioperasikan. Sebuah jalan yang dirancang dan dibangun dengan mempertimbangkan unsur keselamatan jalan, akan sangat besar pengaruhnya terhadap pencegahan tabrakan dan pengurangan resiko korban jika terjadi tabrakan atau kecelakaan. Namun, ada beberapa persamaan yang secara umum dapat dituangkan dalam lima pilar yang mencerminkan pemikiran "sistem berkeselamatan":

a. Manajemen keselamatan jalan

Dalam menunjang manajemen keselamatan di perlukan beberapa kegiatan dalam menunjangnya meliputi :

- 1) Memperkuat kapasitas kelembagaan
- 2) Membentuk badan koordinasi
- 3) Mengembangkan startegis keselamatan jalan nasional
- 4) Membuat target jangka panjang yang realistik
- 5) Mengembangkan sistim data kecelakaan lalu lintas

b. Jalan berkeselamatan

Dalam menunjang jalan berkeselamatan di perlukan beberapa kegiatan dalam menunjangnya meliputi:

- 1) Meningkatkan kesadaran keselamatan dalam perencanaan dan desain
- 2) Memperkenalkan proses audit keselamatan jalan

- 3) Penilaian keselamatan jalan secara teratur
- 4) Memperluas program penanganan lokasi rawan kecelakaan
- 5) Menciptakan prioritas keselamatan di lokasi pekerjaan jalan

c. Kendaraan berkeselamatan

Dalam menunjang kendaraan berkeselamatan di perlukan beberapa kegiatan dalam menunjangnya meliputi:

- 1) Mengharmonisasi standar global
- 2) Melaksanakan program penilaian mobil baru
- 3) Melengkapi semua mobil baru dengan fitur keselamatan
- 4) Mendorong manajer perusahaan mobil untuk membeli, mengoperasikan, dan memelihara kendaraan yang berkeselamatan

d. Pengguna jalan berkeselamatan

Dalam menunjang pengguna jalan berkeselamatan di perlukan beberapa kegiatan dalam menunjangnya meliputi:

- 1) Mendorong undang-undang peraturan keselamatan jalan
- 2) Mempertahankan atau meningkatkan upaya penegak hukum
- 3) Meningkatkan kesadaran publik atas adanya faktor resiko
- 4) Meningkatkan prosedur SIM
- 5) Respon pasca kecelakaan

Untuk menunjang respon pasca kecelakaan di perlukan beberapa kegiatan dalam menunjangnya meliputi:

- a) Mengembangkan sistem perawatan rumah sakit
- b) Mengembangkan nomor telepon darurat nasional
- c) Memberikan rehabilitasi dan bantuan terhadap korban cedera akibat tabrakan di jalan.

Dari kelima bentuk upaya untuk mewujudkan sistem berkeselamatan meliputi:

- 1) Manajemen Keselamatan Jalan
 - a) Memperkuat kapasitas kelembagaan
 - b) Membentuk badan koordinasi
 - c) Mengembangkan strategis keselamatann jalan nasional
 - d) Membuat target jangka Panjang yang realistic
 - e) Mengembangkan sistim data kecelakaan lalu lintas
- 2) Jalan Berkeselamatan
 - a) Meningkatkan kesadaran keselamatan dalam perencanaan dan desain
 - b) Memperkenalkan proses audit keselamatan
 - c) Penilaian keselamatan jalan secara teratur
 - d) Memperluas program penanganan lokasi rawan kecelakaan
- 3) Kendaraan Berkeselamatan
 - a) Mengharmonisasikan standar global
 - b) Melaksanakan program penilaian mobil baru
 - c) Melengkapi semua mobil baru dengan fitul keselamatan
 - d) Mendorong manajer perusahaan mobil untuk membeli, mengoperasikan, dan memelihara kendaraan yang berkeselamatan

- 4) Pengguna Jalan Berkeselamatan
 - a) Mendorong undang-undang peraturan keselamatan jalan
 - b) Mempertahankan atau meningkatkan upaya penegak hukum
 - c) Meningkatkan kesadaran public atas adanya faktor resiko
 - d) Menciptakan aktifitas pekerjaan yang dapat mengurangi cedera akibat lalulintas.
- 5) Respon Pasca Kecelakaan
 - a) Mengembangkan sistem perawatan rumah sakit
 - b) Mengembangkan nomor telepon darurat nasional
 - c) Memberikan rehabilitasi dan bantuan terhadap korban cedera akibat tabrakan di jalan.
 - d) akibat tabrakan di jalan.

Kegiatan menciptakan keselamatan jalan harus menciptakan keamanan dan keselamatan lalu lintas. Dalam instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menuangkan lima pilar untuk mendukung keselamatan jalan yang di maksudkan untuk mendukung aksi keselamatan jalan sebagai mana setiap kegiatan yang di fokuskan dapat di lihat pada tabel sebagai berikut:

Pilar	Langkah-langkah	Di Fokuskan
1	Manajemen Keselamatan Jalan	<ol style="list-style-type: none"> a) Penyelarasan dan Koordinasi Keselamatan Jalan; b) Protokol Kelalulintasan Kendaraan Darurat; c) Riset Keselamatan Jalan; d) Surveilans Cedera (Surveillance Injury) dan Sistem Informasi e) Dana Keselamatan Jalan; f) Kemitraan Keselamatan Jalan; g) Sistem Manejemen Keselamatan Angkutan Umum; h) Penyempurnaan Regulasi Keselamatan Jalan;
2	Jalan yang Berkeselamatan	<ol style="list-style-type: none"> a) Badan Jalan yang Berkeselamatn b) Perencanaan dana Pelaksanaan Perkerjaan Jalan yang Berkeselamatan; c) Perencanaan dan pelaksanaan perlengkapan jalan; d) Penerapan manajemen kecepatan e) Menyelenggarakan peningkatan standar kelaikan jalan yang berkeselamatan; f) Lingkungan jalan yang berkeselamatan; g) Kegiatan tepi jalan yang berkeselamatan
3	Kendaraan yang berkeselamatan	<ol style="list-style-type: none"> a) Penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji berkala dan uji tipe b) Pembatasan kecepatan pada kendaraan c) Penangan muatan lebih (over loading); d) Penghapusan kendaraan (Scrapping); e) Penetapan standar keselamatan kendaraan angkutan umum;

4	Perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan	<ol style="list-style-type: none"> a. Kepatuhan pengeoperasian kendaraan; b. Pemeriksaan koordinasi pengemudi c. Pemeriksaan Kesehatan pengemudi d. Peningkatan sarana dan prasarana sistem uji surat izin mengemudi e. Penyempurnaan prosedur uji surat izin mengemudi f. Pembinaan teknis sekolah mengemudi g. Penanganan terhadap 5 (lima) faktor resiko utama plus; h. Penggunaan elektronik penegak hukum; i. Pendidikan formal keselamatan jalan j. Kampanye keselamatan
5	Pengguna pra dan pasca kecelakaan	<ol style="list-style-type: none"> a. Penangan pra kecelakaan; b. Penangan pasca kecelakaan c. Penjaminan korban kecelakaan yang dirawat di rumah sakit rujukan d. Pengalokasian Sebagian premi asuransi untuk dana keselamatan jalan; e. Riset pra dan pasca kejadian kecelakaan pada korban.

Pengaturan Pengawasan Kendaraan Yang Muatannya Melebihi Daya Angkut Dan Dimensi Dalam Kerangka Pemerintah Daerah.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah mengamanatkan bahwa sejak 1 Januari 2017, pengelolaan jembatan timbang beralih ke Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan. Adanya perubahan kewenangan terhadap pengelolaan jembatan timbang adalah sebagai salah satu langkah dalam upaya menjalankan fungsi pengawasan secara ketat agar pengoperasian pengelolaan jembatan timbang dapat terlaksana dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sebagaimana jembatan timbang merupakan alat pengawasan angkutan barang dari kelebihan muatan untuk menjaga kelaikan kendaraan dan kerusakan jalan akibat muatan lebih. Namun kenyataan selama ini jembatan timbang terkesan sebagai “sarang pungutan liar” yang dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab, dan sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah atau disebut Retribusi Daerah.

Kelembagaan, Pengawasan Kendaraan Yang Melebihi Kapasitas Dan Dimensi.

1. Pemerintah Daerah.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah bahwa kewenangan pemerintah daerah meliputi hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pemerintah daerah menyelenggarakan urusan pemerintah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya sesuai dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

- 2) Pemerintah daerah melaksanakan urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan oleh pemerintah pusat menjadi dasar pelaksanaan otonomi daerah dengan berdasarkan atas asas tugas pembantuan.
- 3) Pemerintahan daerah dalam melaksanakan urusan pemerintahan umum yang menjadi kewenangan presiden dan pelaksanaannya dilimpahkan kepada gubernur dan bupati/waliKota, dibiayai oleh anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN).

2. Kementerian Perhubungan

Kelembagaan berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tersebut, dalam rangka menekan angka kecelakaan Lalu Lintas dirasakan sangat tinggi, upaya kedepan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas Pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan dibidang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih jelas. Pemerintah tidak hanya menarik kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan, melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, tapi juga sejumlah urusan yang bersifat teknis yang memerlukan keahlian khusus (kualifikasi dan kompetensi) dalam penanganannya, seperti penanganan masalah kecelakaan lalu lintas, rekayasa teknik, rekayasa manajemen dan rekayasa regulasi transportasi, ikut ditarik. Artinya mulai dari urusan perencanaan, pembuatan/pembangunan, hingga dengan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan menjadi kewenangan Perhubungan.

Kewenangan Pengawasan Terhadap Kendaraan Yang Muatannya Melebihi Daya Angkut Dan Dimensi.

Perhubungan dan Kepolisian berkomitmen untuk menekan jumlah truk ODOL (Over Dimensi dan Over Loading) yang beroperasi di jalan raya dengan cara melakukan penertiban secara intensif. Namun demikian kewenangan antara Perhubungan dan Polisi berbeda. Kewenangan Perhubungan di batasi UU No. 22 tahun 2009, sesuai UU kewenangan pengawasan Perhubungan dibatasi, yang pertama di jembatan timbang, kedua di terminal bus. Perhubungan boleh langsung ke jalan dengan catatan pendampingan dari kepolisian, jadi kalau ada orang/pegawai Perhubungan di jalan sendiri tanpa kepolisian itu tidak benar, dan tidak diperbolehkan oleh Undang-Undang tapi kepolisian boleh melakukan penindakan dilapangan tanpa didampingi

oleh instansi lain karena pembatasan kewenangan. Sebab Polisi mungkin saja tidak terlalu mengerti perihal teknis pelanggaran truk-truk/kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi karna secara kopetensi atau tehnik yang lebih mengetahui adalah pegawai perhubungan dan didukung oleh alat penimbangan yang ada. Secara teknis pegawai perhubungan cukup memahami untuk masalah truk/kendaraan kelebihan dimensi, tapi pemahaman kepolisian mungkin terbatas. Jika pelanggaran over dimensi sedikit agak sulit untuk diketahui secara kasat mata lain halnya dengan truk/kendaraan kelebihan muatan.

Pelaksanaan Pengawasan Terhadap Kendaraan Yang Muatannya Melebihi Daya Angkut Dan Dimensi.

1. Pendataan Muatan Angkutan Barang

Setiap kendaraan yang masuk di UPPKB wajib merekam data kendaraan dan muatannya (registrasi) dalam database sistem informasi online yang terintegrasi secara nasional dan terdapat pada seluruh UPPKB di Indonesia.

- 1) Waktu dan tempat pelaksanaan pendataan, registrasi data kendaraan, dilakukan cukup sekali pada awal pendaftaran kendaraan, dilakukan pada bagian registrasi UPPKB sesuai domisili, data kendaraan juga dapat diperoleh pada database pengujian kendaraan bermotor di seluruh kabupaten/kota; registrasi data muatan kendaraan dilakukan setiap melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain, baik posisi muatan atau kosong disetiap UPPKB yang dilewati, dan pada UPPKB berikutnya tidak perlu registrasi Kembali kecuali terdapat perubashan muatan;
- 2) Jenis dan format data, data registrasi mengacu pada data bukti lulus uji kendaraan/ SRUT(surat registrasi uji tipe) yang diterbitkan Pemerintahan Kabupaten/kota sesuai domisili kendaraan, sedangkan data muatan mengacu pada surat muatan yang diterbitkan oleh perusahaan angkutan/pemilik barang.
 - a) Identitas kendaraan berupa nomor uji berkala, nomor kendaraan, nama pemilik, alamat pemilik, kartu identitas, masa berlaku uji berkelas, instansi penerbit buku uji Uraian data kendaraan meliputi merk (brand), tipe (*type*), jenis isi silinder, daya motor, bahan bakar, tahun pembuatan, status penggunaan, nomor rangka landasan, nomor mesin, nomor dan tanggal sertifikasi uji tipe (SUT) dan sertifikat registrasi uji tipe (SRUT);
 - b) Data muatan berupa jenis barang, berat muatan, dan asal tujuan perjalanan
- 3) Jumlah petugas pendataan, petugas pendataan berjumlah paling sedikit satu orang tiap shift menyesuaikan tingkat kepadatan volume angkutan yang masuk di UPPKB;
- 4) Penjadwalan petugas pendataan, dilakukan mengikuti pengaturan jadwal pergantian shift yang ditetapkan Kepada Unit;

- 5) Mekanisme dan teknis pendataan, dilakukan menggunakan sistem informasi penimbangan terhadap seluruh kendaraan yang masuk dengan merekam/mencatat data kendaraan masuk UPPKB dengan cara menempelkan *smartcard* yang telah berisi data kendaraan apabila kendaraan sudah terekam yang telah berisi data kendaraan apabila kendaraan sudah terekam data sistem informasi; dan
- 6) Pelaporan hasil pendataan muatan, data kendaraan dan muatan akan tercatat secara *online* dan dilaporkan secara otomatis oleh sistem.

2. Pengaturan hari kerja dan penjadwalan Personil

Sumber daya manusia di setiap UPPKB harus cukup memenuhi jumlah dan kompetensi keahlian yang terbagi menjadi dua yaitu petugas administrasi sebanyak 23 orang pegawai Hari kerja dan jam kerja petugas UPPKB terbagi menjadi dua kelompok yaitu:

- 1) Petugas administrasi, hari kerja dilaksanakan selama lima hari, jumlah jam 7,5 (tujuh koma lima) jam perhari, atau 37,5 (tiga puluh tujuh koma lima) jam perminggu dengan hari kerja Senin-jumat, jam masuk kerja jam 08.00-16.30 kecuali Jumat pada jam 08.00-17.00, dengan istirahat jam 12.00-13.00 kecuali Jumat jam 11.30-13.00 waktu setempat;
- 2) Petugas operasional dilaksanakan secara sistem *shift*, hari kerja, jam kerja, dan personel *shift* ditetapkan dengan surat perintah Kepala Unit, dapat disiapkan dengan periode hari, bulan, triwulan dan/atau semester. *Shift* berdasarkan tanggung jawab, kewenangan dan hak jabatan dan/atau perintah kedinasaan. Setiap petugas wajib memenuhi jumlah jam kerja selama 7,5 (tujuh koma lima) jam sehari atau selama 37,5 (tiga puluh tujuh koma lima) jam selama seminggu. Operasional UPPKB dapat dilaksanakan selama 24 jam/7 hari atau menyesuaikan kondisi lalu lintas pada wilayah UPPKB, dengan pembagian waktu operasional dalam dua atau tiga *shift* dan disesuaikan dengan pengaturan jadwal kerja untuk petugas operasional dengan petugas masing-masing regu paling kurang sebanyak 8 orang.

3. Kendaraan wajib timbang

Pengawasan muatan angkutan barang menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap terhadap semua kendaraan angkutan barang. Kecuali kendaraan angkutan peti kemas; mobil tangka bahan bakar minyak dan/atau bahan bakar gas; angkutan barang berbahaya dan alat berat. Walaupun demikian angkutan barang yang dikecualikan harus tetap memperhatikan berat kendaraan beserta muatannya sesuai Jumlah Berat yang di izinkan (JBI). Kendaraan yang dikecualikan dalam pengawasan angkutan barang di UPPKB harus memenuhi kriteria

- 1) Tipe dan ukuran kendaraan sesuai peruntukan dan ketentuan yang ditetapkan;

- 2) Jenis muatan yang diangkut memenuhi persyaratan sesuai ketentuan yang berlaku; dan
- 3) Berat kendaraan beserta muatannya tidak melebihi JBI

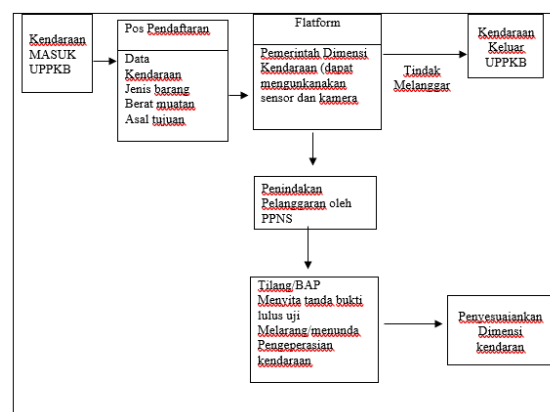
Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dalam keadaan tertentu dapat memerintahkan petugas UPPKB untuk memeriksa pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan terhadap kendaraan yang dikecualikan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap, didasarkan antara lain:

- a) banyak indikasi data pelanggaran penggunaan kontainer;
- b) banyak kecelakaan yang disebabkan oleh kontainer;
- c) adanya indikasi pelanggaran terhadap pengoperasian kendaraan.
- d) adanya laporan masyarakat yang terdiri dari pemerintah baik pusat maupun daerah, unit kerja internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan rencana internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

4. Penindakan Pelanggaran dan Sanksi

Penindakan pelanggaran pada lokasi UPPKB yaitu berupa pelanggaran dokumen kendaraan dan dokumen perjalanan/surat muatan; pelanggaran kelebihan daya angkut yang melebihi 5% (lima perseratus) dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan dalam bukti lulus uji; pelanggaran tata cara pemuatan barang; pelanggaran dimensi kendaraan; pelanggaran muatan sumbu terberat (MST) terhadap kelas jalan; dan pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan. Penjelasan selanjutnya sebagai berikut:

Alur



Pemeriksaan Kendaraan di UPPKB Bertais

1) Pelanggaran Dimensi Kendaraan

Penindakan terhadap pelanggaran dimensi kendaraan sesuai pasal 277 Undang-Undang 22 tahun 2009 dan dilakukan dengan tata cara sebagaimana uraian di bawah. Tata cara penindakan sebagai berikut:

- a) Penguji kendaraan melaporkan temuan pelanggaran dimensi kendaraan dan data pelanggaran dimensinya;
- b) PPNS menerima laporan pelanggaran tersebut untuk selanjutnya dilakukan verifikasi/identifikasi ukuran kendaraan dan penindakan pelanggaran sesuai peraturan perundang-undangan.
- c) Penindakan pelanggaran dimensi kendaraan dilakukan apabila tidak memenuhi persyaratan teknis dimensi kendaraan sebagaimana ditetapkan dalam bukti lulus uji yang meliputi Panjang, lebar, tinggi, jarak sumbu (*wheel base*), julur belakang (*rear over hang*), julur depan (*front over hang*), dan sudut pergi bagian belakang bawah kendaraan;(dilakukan pengukuran untuk disesuaikan/pencocokan dengan fisik kendaraan dengan data ukuran pada buku uji).
- d) Terhadap pelanggaran tersebut, PPNS melakukan penindakan penilangan dan penandaan dan melarang pengemudi meneruskan perjalanan.
- e) Pelanggaran kelebihan Daya Angkutan/Berat Muatan.Penindakan terhadap pelanggaran daya angkut sesuai dengan pasal 307 Undang-Undang 22 tahun 2009 dilakukan dengan tata cara sebagaimana uraian di bawah ini dengan urutan sebagai berikut:
 - 1) Petugas penimbangan melaporkan pelanggaran berat muatan kepada PPNS dengan melampirkan hasil penimbangan dan data pelanggaran yang dilakukan;
 - 2) PPNS menerima laporan pelanggaran tersebut untuk selanjutnya dilakukan verifikasi dan penindakan pelanggaran;
 - 3) Penindakan terhadap pelanggaran daya angkut dilakukan apabila memenuhi ketentuan pelanggaran berat muatan melebihi 5% (lima persen) dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan dalam bukti lulus uji;
 - 4) Terhadap pelanggaran tersebut, PPNS melakukan penindakan penilangan dan pelanggaran pengemudi meneruskan perjalanan;
 - 5) Pengemudi dapat meneruskan perjalanan setelah memindahkan kelebihan muatan kepada kendaraan lain dan berdasarkan hasil penimbangan Kembali dinyatakan tidak melanggar;
 - 6) Kegiatan memindahkan kelebihan muatan menjadi tanggungjawab pengemudi atau pengusaha angkutan, serta dilakukan pada tempat pemindahan muatan yang ditentukan oleh pejabat dan/atau petugas penimbangan;
 - 7) Segala risiko kerusakan sebagai akibat kegiatan pemindahan kelebihan muatan menjadi tanggung jawab pengemudi dan/atau pengusaha angkutan yang bersangkutan;
 - 8) Penyediaan fasilitas kegiatan pemindahan muatan yang dimiliki oleh UPPKB dikenakan biaya sesuai ketentuan atau dapat menggunakan fasilitas

kegiatan pemindahan muatan milik sendiri atau pihak ketiga;

- 9) Kendaraan yang melanggar ketentuan berat muatan di UPPKB yang terletak di Pelabuhan penyeberangan diberikan sanksi tambahan berupa larangan kendaraan dinaikan.

Data Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Bertais

Sesuai dengan data yang di dapat diuraikan sebagai berikut;

- 1) Kendaraan yang masuk pada UPPKB Bertais yang melakukan penimbangan periode tahun 2020/2021 adalah sebanyak 58.510 unit kendaraan,
- 2) Kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran periode tahun 2020/2021 sebanyak 30.108 unit kendaraan,Kendaraan yang melakukan pelanggaran periode tahun 2020/2021 :
 - a) Pelanggaran Dimensi sebanyak 31 unit kendaraan.
 - b) Pelanggaran Daya Angkut sebanyak 16.776 unit kendaraan.
 - c) Pelanggaran tata cara muat 148 unit kendaraan.
 - d) Pelanggaran Dokumen 11.447 unit kendaraan.
 - e) Peringatan 8.371 unit kendaraan.
 - f) Penilangan/Tilang 1.978 unit kendaraan.



Data Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan (UPPKB) Bertais

Berdasarkan identifikasi dan wawancara dengan : 1. Bapak Ahmad Djunaidi SH selaku koordinator satuan pelayanan unit penimbangan kendaraan bermotor bertais. Dan 2. Bapak Audi Chandra SH selaku Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) UPPKB Bertais.

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelaksanaan Pengawasan Terhadap Kendaraan Yang Muatannya Melebihi Daya Angkut Dan Dimensi Di Pulau Lombok

Untuk menganalisis masalah faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya

angkutan dan dimensi, menggunakan Teori Sistem Hukum Lawrence Meir Fierdman yang terdiri dari:

1. Aspek Substansi Hukum

Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Dari sekian banyak ketentuan yang ada, salah satu pasal yang mendapatkan respon beragam dan menjadi perdebatan di masyarakat yaitu Pasal 107 ayat (2). Selanjutnya didalam batang tubuh dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini sebagai berikut:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa
- b. Terwujud etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan
- c. Terwujud penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Pelanggaran lalu lintas termasuk dalam ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam Undang-undang No.22 tahun 2009 sebagai pengganti Undang-undang No.14 tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebagaimana diatur dalam pasal 105 Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah setiap yang menggunakan jalan wajib:
 - 1) Berperilaku tertib: dan/atau
 - 2) Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Terjadinya kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya oleh pemakai jalan salah satunya adalah truk-truk yang cenderung mengakibatkan timbulnya kecelakaan,, ketidak disiplin pengguna jalan dan kemacetan lalu lintas yang dirasakan semakin meningkat. Hal ini karena kurangnya kesadaran masyarakat untuk menaati peraturan lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan dan atau peraturan lainnya. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi adalah pelanggaran terhadap pasal 77 mengenai kewajiban membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Surat Izin Mengemudi (SIM) saat mengendarai kendaraan bermotor dan pasal 81 ayat 1 dan 2 yakni mengenai syarat usia untuk memiliki SIM. Selain itu, diatur pula dalam Pasal 277 dan pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan mengenai pelanggaran truk ODOL.Aspek Struktur

a. Petugas

Polisi diminta tegas menindak truk over dimensi dan over load (ODOL) di jalan raya. Penegakan hukum di jalan raya dinilai masih sangat lemah.

Penindakan hanya dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tanpa ada upaya penegakan hukum di jalan raya oleh Polri. Kecam Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Djoko Setijowarno. Djoko menyebut truk ODOL kerap biang kecelakaan di sejumlah jalan raya. Polri mestinya turut mendukung penegakan hukum di jalan raya lantaran memiliki kewenangan.

Sering kali Ketika kita berkendara kita sering melihat petugas di jalan, baik petugas yang mengatur lalu lintas ataupun petugas yang melakukan operasi (Razia). Pastinya kita sudah familiar dengan petugas Polisi Lalu Lintas (POLANTAS) dan Perhubungan., Kedua instansi ini sering kita temui. Polisi Lalu Lintas (Polantas) adalah polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana atau suatu unit kerja dibawah naungan Kepolisian Republik Indonesia yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, Pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Berdasarkan UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tugas dan fungsi dari polri dalam Lalu lintas adalah sebagai berikut:

- 1) Pengujian dan penerbitan SIM kendaraan bermotor
- 2) Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor
- 3) Pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan pengajian data lalu lintas dan angkutan jalan
- 4) Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan.
- 5) Penganturan, penjagaan, pengawalan dan patrol lalu lintas
- 6) Penegakan hukum meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
- 7) Penindakan berlalu lintas
- 8) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas
- 9) Pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas.

Kementerian Perhubungan Membantu "Presiden dalam menyelenggarakan urusan pemerintah di bidang transportasi" Sebagai berikut:

- a) Perumusan dan penetaan kebijakan di bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi:
- b) Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan operasi,

- aksesabilitas, konektivitas sarana dan prasana transportasi;
- c) Pelaksanaan bimbingan teknis dan supervise atas pelaksanaan penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi
 - d) Pelaksanaan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi
 - e) Pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi
 - f) Pelaksanaan dukungan yang bersifat substantive kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan
 - g) Pembinaan dan pemberian dukungan administrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan
 - h) Pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan; dan
 - i) Pengawasan tata pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian Perhubungan

Susunan Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

- 1) Sekretariat Jenderal
- 2) Inspektorat Jenderal
- 3) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Fungsi Pokok Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat, Fungsi Direktorat Perhubungan Darat sebagai berikut:

- a) Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat
- b) Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan Lalu Lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem Lalu Lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat
- c) Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervise di bidang penyelenggaraan Lalu Lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem Lalu Lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat
- d) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan Lalu Lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem Lalu Lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat
- e) Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan

- f) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Secara teknis fungsional sesuai dengan fungsinya yang melakukan pengawasan, penindakan dan pencatatan mulai dari pemuatan barang, dimensi kendaraan angkutan barang, penimbangan tekanan seluruh kendaraan angkutan barang kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa. adalah Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan no.134 tahun 2015 ayat (3). Adapun pengertian, fungsi dan tujuan UPPKB sebagai berikut :

Pengertian Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) adalah unit kerja yang berada dibawah kewenangan Kementerian Perhubungan untuk melakukan pengawasan muatan barang dengan menggunakan jembatan timbang yang dipasang dilokasi UPPKB.

Adapun yang bekerja di UPPKB pada umumnya di sebut dengan petugas UPPKB. Petugas UPPKB terdiri dari Pegawai Aparatur Sipil Negara dan Pegawai Non Aparatur Sipil Negara. Yang dimaksud dengan Aparatur Sipil Negara adalah, istilah untuk kelompok profesi bagi pegawai-pegawai aparatur sipil negara terdiri dari pegawai sipil dan pegawai pemerintah dengan perjanjian kerja yang di angkat oleh pejabat Pembina kepegawaian dan di serahi tugas dalam suatu jabatan pemerintahan atau disertai tugas negara lainnya dan di gaji berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Fungsi UPPKB adalah memiliki tugas pokok, fungsi dan kewenangan dalam pengawasan kendaraan angkutan barang yang melintas jalan jalur penting di Indonesia. Selain itu, UPPKB juga akan melakukan penindakan berdasarkan Undang-Undang yang berlaku terhadap kendaraan angkutan barang yang melakukan pelanggaran pada batas muatan, dimensi kendaraan, tata cara muat jalan, dan masa uji kendaraan angkutan barang.

Petugas UPPKB melakukan pengawasan terhadap kendaraan angkutan barang selama 24 jam sehari. Waktu kerja petugas dalam beberapa shift. Petugas juga dikelompokan dalam beberapa regu, terdiri dari :

- a) Satu orang komandan regu
- b) Dua orang Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang memegang kewenangan untuk menindak setiap bentuk pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan
- c) Satu orang petugas pengatur pintu masuk
- d) Dua orang petugas pemeriksa di platform jembatan timbang
- e) Satu orang petugas pengatur pintu keluar
- f) Dua orang tenaga pembantu administrasi/operator jembatan timbang yang mencatat dan melakukan input hasil penimbangan dan hasil penindakan kendaraan angkutan jalan di unit UPPKB.

Tujuan UPPKB adalah untuk mencegah terjadinya kerusakan

Jalan yang diakibatkan oleh kendaraan yang memiliki beban muatan yang melebihi kapasitas berat jalan.

b. Sarana dan Prasarana

Jaringan prasarana lalu lintas angkutan jalan terdiri dari ruang lalu lintas berupa jalan dan simpul lalu lintas berupa terminal:

Jembatan timbang di Indonesia termasuk Provinsi Nusa Tenggara Barat di UPPKB Bertais, memakai sistem secara online guna melakukan penimbangan setiap muatan angkutan barang. Regulasi tersebut tertuang di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di jalan. Semua jembatan timbang/UPPKB di Bertais sudah terkoneksi dengan sistem informasi dan tercatat dan otomatis seperti gambar di bawah:



dilihat berapa berat muatannya dan berapa persen kelebihannya, di masing-masing Satpel (satuan pelayanan) data sudah saling terkoneksi Permenhub Nomor 134, aturan soal ini juga ada dalam Perdirjen Perhubungan Darat nomor SK 736, Untuk kegiatan penimbangan muatan angkutan barang, sudah tidak ada lagi yang manual semua sudah otomatis, kecuali jika terjadi trouble pada sistem maka dilakukan perbaikan, pencatatan Kembali dilakukan secara otomatis. Semua berlaku secara nasional, atau di 76 jembatan timbang/UPPKB di seluruh Indonesia. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) sesuai permenhub tersebut, tepatnya BBAB II, memiliki fungsi untuk melakukan pengawasan, penindakan dan pencatatan. Tata cara pemuatan barang, dimensi kendaraan angkutan barang, penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang, persyaratan teknis dan laik jalan, dokumen angkutan jalan, kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa, jenis dan tipe kendaraan sesuai kelas jalan yang dilalui, dan jenis barang yang diangkut, berat angkutan dan asal tujuan. Untuk tipe kendaraan yang ditimbang, pada bagian keempat Pasal 10 disebutkan; penimbangan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada pasal 4 ayat (3) huruf a dikelompokkan menjadi dua tipe. Yakni tipe I untuk ruas jalan yang jumlah kendaraan barang per arah per hari lebih kecil dari 2000 (dua ribu) dan dilengkapi dengan 1 (satu) platform penimbangan; dan tipe II yaitu untuk ruas jalan yang jumlah kendaraan barang per arah per hari sama dengan 2000 (dua ribu) atau lebih dan dilengkapi dengan 2 atau lebih platform penimbangan. Spesifikasi teknis

alat penimbangan harus memenuhi ketentuan sebagai berikut: a. menggunakan satuan Sistem Internasional (SI) dan berdasarkan dicemil; b. mampu menimbang beban paling sedikit 80 (delapan puluh) ton; c. dilengkapi dengan teknologi elektronika digital yang memiliki kemampuan mengumpulkan, mengolah, menyimpan, mencetak, dan mengirim data hasil penimbangan; dan Panjang 1 landasan timbangan (platform) paling sedikit 18 (delapan belas) meter.

c. Penegakan hukum terhadap kendaraan yang melebihi daya angkut dan Dimensi.

Setiap pengguna jalan dalam hal ini pengguna kendaraan bermotor wajib mematuhi setiap aturan yang telah dibakukan secara formal baik dalam bentuk undang-undang maupun berinteraksi di jalan raya. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kendaraan pembawa muatan barang diatur dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan 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) yang berbunyi “ pengemudi dan /atau perusahaan angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan dan kelas jalan “ dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000 (lima ratus ribu rupiah).

Upaya penegakan hukum yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Bertais sudah dilakukan dengan melakukan tindakan sanksi penilangan berupa sanksi administrasi yang selanjutnya ditindak lanjuti oleh Pengadilan Negeri Mataram guna menyelesaikan sanksi administrasi tersebut dengan data pelanggaran muatan melebihi daya angkut periode tahun 2020/2021 sebanyak 16.776 pelanggaran.

4. KESIMPULAN

Pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi, di pulau Lombok dilakukan oleh pegawai unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB) bertais dengan melakukan tindakan – tindakan : Pertama, Koordinasi kerja dengan Dinas Perhubungan Provinsi , Kepolisian, dan Kementerian Perhubungan. Kedua, Melakukan sanksi penindakan pidana denda berupa sanksi tilang terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi. Ketiga, Sarana dan prasarana yang belum terlalu memadai.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan yang muatannya melebihi daya angkut dan dimensi di pulau Lombok. Pertama, faktor hukum perubahan kewenangan dari Dinas Perhubungan Provinsi ke Pemerintah Pusat. Kedua, Faktor sarana dan

prasarana yang kurang mendukung dalam pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan yang melebihi daya angkut dan dimensi. Ketiga, Budaya hukum pengusaha dan pengemudi yang masih rendah tidak memperhatikan keamanan dan keselamatan di jalan.

5. REFERENSI

Bambang Sunggono, Metodologi Penelitian Hukum Edisi II, Ed.1 Cet.5, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003,
Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerja Umum dan Perumahan Rakyat (2011). Panduan Survei Kondisi Jalan Nomor SMD-03/RCS. Jakarta
Direktorat Jenderal Bina Marga, 2012. Pedoman Perancangan Tebal Perkerasan Lentur. Jakarta Penelitian dan Pengembangan Jalan.

Feriansyach, "Sejarah Singkat Regulasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia, dalam <https://feriansyach.wordpress.com/2001/03/08/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia/di> akses pada tanggal 21 april 2022

Pasal 277 dan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Soejono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Universitas Indonesia, Jakarta, 2006.

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 169 ayat (1) dan ayat (2)

Undang-undang Nomor 38 tahun 2004 Tentang Jalan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan