PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KETENTUAN DAYA ANGKUT DAN DIMENSI MELALUI METODE *WEIGHT IN MOTION*

FENNY EMILIA WILLIAM

NIM B021201048

PROGRAM STUDI SARJANA HUKUM ADMINISTRASI NEGARA FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2024

SKRIPSI

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KETENTUAN DAYA ANGKUT DAN DIMENSI MELALUI METODE *WEIGHT IN MOTION*

Oleh:

FENNY EMILIA WILLIAM
NIM. B021201048

PROGRAM STUDI SARJANA HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024

HALAMAN JUDUL

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KETENTUAN DAYA ANGKUT DAN DIMENSI MELALUI METODE *WEIGHT IN MOTION*

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Sarjana
Pada Program Studi Sarjana Hukum Administrasi Negara

Disusun dan diajukan oleh :

FENNY EMILIA WILLIAM
NIM. B021201048

PROGRAM STUDI SARJANA HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024

PENGESAHAN SKRIPSI

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KETENTUAN DAYA ANGKUT DAN DIMENSI MELALUI METODE *WEIGHT IN MOTION*

Disusun dan diajukan oleh:

FENNY EMILIA WILLIAM

B021201048

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk dalam rangka penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Pada Hari Jumat Tanggal 04 Oktober 2024 Dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Dr. Naswar, S.H., M.H

NIP. 197302131998021001

Ketua Program Studi Sarjana Hukum Administrasi Negara

Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana, S.H., M.H

NIP. 197903262008122002

PERSETUJUAN PEMBIMBING

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KETENTUAN DAYA ANGKUT DAN DIMENSI MELALUI METODE *WEIGHT IN MOTION*

Diajukan dan disusun oleh:

FENNY EMILIA WILLIAM

NIM. B021201048

Untuk Tahap UJIAN TUTUP

Pada Tanggal 04 Oktober 2024

Menyetujui:

Pembimbing Utama,	**Ketua Program Studi Sarjana Hukum Administrasi Negara,**
Dr. Naswar S.H.,M.H.	**Dr. Hijrah Adhayanti Mirzana S.H., M.H.**
NIP. 197302131998021001	NIP. 19790326200822002

KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN **FAKULTAS HUKUM**
Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219,546686, Website: https://lawfaculty.unhas.ac.id

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: FENNY EMILIA WILLIAM
N I M	: B021201048
Program Studi	: Hukum Administrasi Negara
Judul Skripsi	: Penegakan Hukum Terhadap Ketentuan Daya Angkut dan Dimensi Melalui Metode *Weight In Motion*

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Oktober 2024

Dekan,

Prof. Dr. Hamzah Halim ,SH.,M.H.,M.A.P.
NIP. 19731231 199903 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Nama : Fenny Emilia William
N I M : B021201048
Program Studi : Hukum Administrasi Negara

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa penulisan Skripsi yang berjudul **PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KETENTUAN DAYA ANGKUT DAN DIMENSI MELALUI METODE WEIGHT IN MOTION** adalah benar-benar karya saya sendiri. Hal yang bukan merupakan karya saya dalam penulisan Skripsi ini diberi tanda *citasi* dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 dan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Makassar, 9 September 2024

Yang membuat pernyataan,

FENNY EMILIA WILLIAM
NIM. B021201048

KATA PENGANTAR

Shalom, salam sejahtera dan sukacita bagi kita sekalian.

Segala puji syukur, hormat, dan kemuliaan tiada hentinya bagi Tuhan Yesus, oleh karena kasih karunia, rahmat dan penyertaan-Nya yang sempurna sehingga peneliti boleh sampai di titik ini dan menyelesaikan skripsi yang berjudul **"Penegakan Hukum Terhadap Ketentuan Daya Angkut dan Dimensi Melalui Metode *Weight In Motion*"**, demi memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Sarjana Hukum Administrasi Negara di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Dalam penyelesaian tugas ini sangat banyak hal baru yang peneliti peroleh baik suka maupun duka, berbagai motivasi, dukungan, dan bantuan yang peneliti dapat dari berbagai pihak sehingga skripsi ini boleh selesai. Peneliti mengucapkan rasa terima kasih tanpa hingga kepada Papa Muh. Yusuf dan Mama Alm. Henny Salla, S.Sos. atas segala doa, nasihat, dukungan, dan bantuan yang telah beliau berikan untuk peneliti dari kecil hingga sekarang. Peneliti juga mengucapkan terima kasih kepada saudara-saudari peneliti Stefany, Christian, dan Fathir yang selalu memberikan dukungan dan dorongan agar skripsi ini dapat selesai.

Pada kesempatan ini peneliti juga menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama peneliti menjalani dan

menyelesaikan pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, antara lain:

1. Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc. selaku Rektor Universitas Hasanuddin, Prof. drg. Muhammad Ruslin, M.Kes, Ph.D., Sp.BM(K) selaku Wakil Rektor Bidang Akademik dan Kemahasiswaan, Prof. Subehan, S.Si, M.Pharm, Sc, Ph.D, Apt. selaku Wakil Rektor Bidang Perencanaan, Pengembangan, dan Keuangan, Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H, M.Hum. selaku Wakil Rektor Bidang Sumber Daya Manusia, Alumni dan Sistem Informasi, Prof. Dr. Eng. Adi Maulana, S.T, M.Phil. selaku Wakil Rektor Bidang Kemitraan, Inovasi, Kewirausahaan, dan Bisnis, dan Prof. Dr. Ir. Sumbangan Baja, M.Phil, Ph.D. selaku Sekretaris Universitas Hasanuddin;
2. Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H., M.A.P. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Prof. Dr. Maskun, S.H., LL.M. selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kemahasiswaan, Prof. Dr. Iin Karita Sakharina, S.H., M.A. selaku Wakil Dekan Bidang Kemitraan, Riset, dan Inovasi, dan Dr. Ratnawati, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan Bidang Perencanaan, Sumber Daya, dan Alumni;
3. Ibu Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana, S.H., M.H. selaku Ketua Program Studi Sarjana Hukum Administrasi Negara Universitas Hasanuddin;

4. Bapak Dr. Zulkifli Aspan S.H., M.H. selaku Penasehat Akademik Peneliti;
5. Bapak Dr. Naswar S.H., M.H. selaku Pembimbing Utama yang telah senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam penyelesaian skripsi disela kepadatan jadwal dan kesibukan beliau, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Semoga segala ilmu yang beliau berikan senantiasa dapat bermanfaat kedepannya, beliau diberikan kesehatan dan selalu dalam lindungan Tuhan;
6. Bapak Muhammad Zulfan Hakim S.H., M.H. selaku Penguji I dan Ibu Arini Nur Annisa S.H., M.H. selaku Penguji II yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk menguji peneliti serta memberikan saran serta masukan-masukan demi membangun kualitas skripsi peneliti menjadi lebih baik dan telah menerima skripsi peneliti. Semoga beliau diberikan kesehatan dan selalu dalam lindungan Tuhan;
7. Segenap dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang tidak dapat peneliti sebut satu persatu dalam skripsi ini. Terima kasih atas segala ilmu pengetahuan, bimbingan, motivasi, dan pengajaran yang telah diberikan selama perkuliahan;
8. Seluruh Staf Akademik dan Kemahasiswaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin atas bantuan dan pelayanan administrasi yang telah diberikan sejak awal perkuliahan hingga tahap

penyelesaian skripsi peneliti;

9. Pengelola perpustakaan, baik perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin maupun perpustakaan pusat Universitas Hasanuddin;
10. Bapak Ir. Amanna Gappa, S.H.I., ST., MH., IPM selaku Kepala BPTD Kelas II Provisinsi Sulawesi Selatan, Bapak Arif Setiawan, S.SI.T. selaku Kepala Sub Bagian BPTD Kelas II Provinsi Sulawesi Selatan, Ibu A. Tenri Ajeng, S.E. selaku Pengawas Satuan Pelayanan UPPKB Maccopa Maros, Bapak Basri, S.Sos selaku PPNS UPPKB Maccopa Maros, dan Bapak Fandy Achmad, A.Md Tra selaku Administrasi Umum UPPKB Maccopa Maros yang telah membantu peneliti dengan memberi izin dan informasi terkait topik penelitian skripsi ini;
11. Kepada keluarga besar peneliti, tekhusus Masogi Laundry tim, kakak Tri, kakak Anti, kakak Wani, kakak Wati, dan kakak Hairul yang banyak memberikan bantuan dan dukungan, serta motivasi kepada peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini;
12. Kepada sahabat seperjuangan peneliti dari Sastra Jepang Universitas Hasanuddin, terkhusus Eka, Riska, Mira, Agam, dan Hanif yang telah menemani dan memberikan bantuan, masukan, dan motivasi bagi peneliti, serta bertahan sampai akhir menemani peneliti menjelajah hingga subuh terima kasih;
13. Kepada seluruh teman Program Studi Hukum Admnistrasi Negara,

terkhusus teman-teman seperjuangan peneliti sejak awal perkuliahan hingga akhir terus menemani peneliti, terkhusus Arniza dan Ico yang sudah setia menemani peneliti dalam melakukan penelitian, dan teman-teman lainnya yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu, terima kasih untuk setiap pengalaman, dukungan, dan perjuangan, serta motivasi selama masa perkuliahan hingga memasuki masa penyelesaian skripsi ini;

14. Teman-teman angkatan REPLIK 2020 yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu;
15. Keluarga besar FORMAHAN FH-UH, BSDK FH-UH, dan PMK FH-UH yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu;

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, namun besar harapan peneliti bahwa skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah pengetahuan baru untuk semua pihak yang membaca skripsi ini.

Makassar, 9 September 2024

Fenny Emilia William

ABSTRAK

FENNY EMILIA WILLIAM (B021201048)*. Penegakan Hukum Terhadap Ketentuan Daya Angkut dan Dimensi Melalui Metode Weight In Motion.* Dibimbing oleh Bapak Dr. Naswar S.H., M.H. sebagai Pembimbing Utama.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menguraikan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi yang dilakukan oleh angkutan barang umum di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa di Kabupaten Maros, serta mengkaji optimalisasi pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion*.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian empiris. Lokasi penelitian dilakukan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa di Kabupaten Maros. Jenis dan sumber data dalam penelitian ini, menggunakan data primer yang diperoleh dari wawancara dengan pejabat pemerintah yang bersangkutan dan pengemudi dan pengusaha angkutan barang, dan data sekunder yang berasal dari Peraturan Perundang-Undangan, berita, literature, buku, dan jurnal terkait dengan pembahasan peneliti.

Adapun hasil dari penelitian ini, yaitu (1) UPPKB Maccopa dalam melaksanakan fungsinya dalam pengawasan dan penindakan masih belum efektif. Di mana pemberian sanksi terhadap pelanggaran daya angkut yang terjadi, hanya diberikan sanksi denda dan penjatuhan sanksinya tidak memberikan sanksi tambahan berupa penurunan atau pelarangan melanjutkan perjalanan sebelum. Kemudian masih terdapat pungutan liar yang dilakukan oleh petugas. Selain itu, dari segi pengawasan melekat dari atasan UPPKB Maccopa yaitu BPTD Kelas II Sulawesi Selatan masih belum optimal, karena dilakukan secara online melalui data yang dimasukkan UPPKB dan sesekali dilakukan secara langsung. (2) Pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion* dapat mengoptimalkan pelaksanaan pengawasan yang ada, di mana pengawasan yang ada akan lebih transparan dan pengemudi yang melakukan pelanggaran yang tidak masuk ke dalam UPPKB tetap mendapat pengawasan dan penindakan.

Kata Kunci: Pengawasan, Daya Angkut dan Dimensi, Angkutan Barang Umum

ABSTRACT

FENNY EMILIA WILLIAM (B021201048)*. Enforcement of Regulations on Load Capacity and Dimensions Through Weight In Motion Method.* Guided by Dr. Naswar S.H., M.H. as the Main Supervisor.

This research aims to understand and describe the implementation of supervision and law enforcement against over load capacity and dimension regulations conducted by public freight transportation at the Motor Vehicle Weighing Implementation Unit (UPPKB) Maccopa in Maros Regency. This research also aims to evaluate the optimization of supervision of these regulations at the UPPKB through the application of online weighbridges using the Weight In Motion method.

This research uses empirical research methods. The research is conducted at the Motor Vehicle Weighing Unit (UPPKB) Maccopa in Maros Regency. The types and sources of data include primary data obtained from interviews with government officials, drivers, and goods transport entrepreneurs, and secondary data sourced from Legislation, news, literature, books, and journals related to the researcher's discussion.

The results of this study are as follows: (1) The UPPKB Maccopa has not been effective in carrying out its supervisory and enforcement functions. Penalties for load capacity violations are limited to fines, and there are no additional sanctions such as reducing the load or prohibiting further travel. Furthermore, there are still illegal charges imposed by officials. In addition, the inherent supervision from UPPKB Maccopa's superiors, namely BPTD Class II South Sulawesi, is still not optimal, as it is primarily conducted online through data submitted by UPPKB, with occasional in-person inspections. (2) Supervision of load capacity and dimension regulations at the Motor Vehicle Weighing Implementation Unit (UPPKB) through the implementation of online weighbridges using the Weight In Motion method can optimize the existing supervisory practices. This approach would enhance transparency in supervision, ensuring that drivers who commit violations but do not enter the UPPKB are still monitored and sanctioned.

Keywords: Supervision, Load Capacity and Dimensions, Public Goods Transport

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL……..i
PENGESAHAN SKRIPSI.....iii
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....iv
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....v
PERNYATAAN KEASLIAN.....vi
KATA PENGANTAR.....vii
ABSTRAK.....xi
***ABSTRACT*.....xii**
DAFTAR ISI……xii
DAFTAR TABEL.....xvii
DAFTAR GAMBAR.....xviii
BAB I PENDAHULUAN…….....……..1
A. Latar Belakang Masalah...……...……..1
B. Rumusan Masalah.....……..……...10
C. Tujuan Penelitian…….....……...…….11
D. Kegunaan Penelitian…….....……...……...11
E. Keaslian Penelitian…….....……12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA……...……29
A. Tinjauan Umum Pengawasan…….....……..29
1. Pengertian Pengawasan…....……29
2. Tujuan dan Fungsi Pengawasan…....……31
3. Jenis-jenis Pengawasan……....……..32
4. Syarat-syarat Pengawasan……....……34
5. Proses Pengawasan.....35
B. Tinjauan Umum Penegakan Hukum…….....……37
C. Angkutan Barang……....……...39
1. Pengertian Angkutan Barang……....……39
2. Kewajiban Angkutan Barang……....……40
3. Jenis Angkutan Barang……....……..…41

4. Pelanggaran Angkutan Barang……...……...43
D. Pengaturan Daya Angkut dan Dimensi.....44
1. Pengaturan Daya Angkut dan DImensi..……44
2. Urgensi Pengaturan Daya Angkut dan Dimensi……...…49
E. Tinjauan Tentang Jembatan Timbang Online.....50
F. Tinjauan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)……...……...52
G. Kerangka Pikir……...……..57
BAB III METODE PENELITIAN……..……58
A. Tipe dan Pendekatan Penelitian...…….....58
B. Lokasi Penelitian……...…….…58
C. Populasi dan Sampel……...……59
D. Jenis dan Sumber Data……...……....60
E. Teknik Pengumpulan Data……...……...62
F. Analisis Data……...……..63
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN……....64
A. Pengawasan Terhadap Pelanggaran Daya Angkut dan Dimensi yang Dilakukan Oleh Angkutan Barang Umum di Unit Pelaksana Pengawasan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa di Kabupaten Maros.....64
1. Pengawasan Terhadap Pelanggaran Daya Angkut dan Dimensi.....…64
2. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Daya Angkut dan dimensi……...…68
3. Pelaksanaan Pengawasan dan Penegakan Hukum di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa di Kabupaten Maros…….....80
B. Optimalisasi Pengawasan Terhadap Ketentuan Daya Angkut dan Dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Melalui Penerapan Jembatan Timbang Online Metode *Weight in Motion*.....106

BAB V PENUTUP……………………………………………...……………......117
A. Kesimpulan…..……....…………………………………………..117
B. Saran…………………....…………..118
DAFTAR PUSTAKA………………………………………………………....119
LAMPIRAN..124

DAFTAR TABEL

HALAMAN

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian.....14

Tabel 1.2 Kerangka Pikir.....57

Tabel 4.3 Alur Pengawasan Kelebihan Muatan di UPPKB.....65

Tabel 4.4 Alur Pemeriksaan Dimensi Kendaraan Angkutan Barang.....67

Tabel 4.5 Data pelanggaran UPPKB Maccopa di Kabupaten Maros.....80

Tabel 4.6 Tabulasi Wawancara.....94

DAFTAR GAMBAR

HALAMAN

Gambar 2.1 Sistem Jembatan Timbang Online.....50

Gambar 4.2 Alur Sistem Jembatan Timbang Online (JTO).....110

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara hukum sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Berdasarkan pasal tersebut, memberikan pengertian bahwa penyelenggaraan pemerintahan serta kehidupan bermasyarakat harus memperhatikan aturan yang ada. Aturan yang ada diharapkan dapat mewujudkan keadilan, ketertiban, keteraturan dan kesejahteraan dalam masyarakat. Penyelenggaraan pemerintahan dilaksanakan oleh pemerintah sebagai organ/alat atau aparat yang menjalankan kepentingan negara yang berhubungan dengan kesejahteraan masyarakat dan kepentingan umum.[1]

Pejabat atau aparat pemerintah dalam melaksanakan hak, kewajiban, dan wewenangnya dilengkapi dengan instrumen yuridis. Instrumen yuridis digunakan sebagai dasar oleh pemerintah, dalam melaksanakan tugas pemerintahan yang berkaitan dengan tindakan hukum pemerintah baik dalam hal mengatur dan menyelenggarakan urusan pemerintahan, serta urusan yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat.

[1] Ridwan HR, 2020, *Hukum Administrasi Negara*, Depok: RajaGrafindo Persada,

Salah satu instrumen yuridis yang keberadaannya penting dan selalu bersinggungan dengan kehidupan masyarakat, yaitu peraturan perundang-undangan. Peranan peraturan perundang-undangan sebagai instrumen yuridis, sangat vital yang mana peraturan perundang-undangan mempengaruhi tercapai tidaknya ketertiban dalam masyarakat guna mencapai cita-cita dan tujuan negara. Meskipun keberadaan peraturan perundang-undangan sangat penting dalam penyelenggaraan pemerintahan dan kehidupan bermasyarakat, namun tidak dapat dipungkiri masih terdapat banyak penyimpangan aturan yang di lakukan masyarakat .

Instrumen yuridis yang dihasilkan oleh pemerintah seringkali tidak terlaksana dengan baik, oleh sebab itu diperlukan pengawasan dalam pelaksanaannya. Adapun pengawasan adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk meninjau dan memastikan bahwa kegiatan yang dilaksanakan sesuai dengan pedoman dan tujuan yang direncanakan. Guna memastikan ketentuan peraturan yang ada terpenuhi, maka dilakukan pengawasan.

Disamping pengawasan terhadap pemenuhan peraturan perundang-undangan, dilakukan juga pengawasan terhadap pejabat pelaksana dan pengawas ketentuan peraturan perundang-undangan, demi terlaksananya ketentuan perundang-undangan dengan baik. Pengawasan yang penting untuk diselenggarakan, karena menyangkut perekonomian nasional dan kesejahteraan masyarakat, yaitu pengawasan

terhadap angkutan. Bagian menimbang Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disebut UU LLAJ, bahwa angkutan sangat penting dalam mendukung pembangunan dan integritas nasional untuk memajukan kesejahteraan umum, sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Disamping itu, pentingnya angkutan tercermin dari melonjaknya permintaan jasa angkutan untuk perpindahan orang dan barang dalam negeri. Angkutan memiliki fungsi untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pertumbuhan daerah dengan sumber daya alam melimpah yang belum dikembangkan. Keberadaan angkutan sebagai usaha untuk meningkatkan dan meratakan pembangunan serta hasil-hasilnya. [2] Berdasarkan Pasal 1 angka 3 UU LLAJ, memuat aturan bahwa:

> "Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan."

Jenis kendaraan pada angkutan jalan terbagi menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Angkutan jalan sendiri di klasifikasikan menjadi angkutan orang dan angkutan barang. Berkaitan dengan pengklasifikasian angkutan barang diatur dalam Pasal 160 UU LLAJ, di mana angkutan barang terbagi menjadi angkutan barang umum dan angkutan barang khusus. Pasal 169 UU LLAJ mengatur kewajiban pelaku angkutan umum barang, yang memuat aturan bahwa:

---

[2] Muhammad Sadi, Fauziah, dan Khalisah Hayatuddin, 2024, *Kapita Selekta Hukum* Perdata, Jakarta: Kencana, hlm. 145.

> “Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.”

Kewajiban mematuhi ketentuan daya angkut telah disebutkan sebelumnya, yang mana diatur dalam Pasal 169 UU LLAJ, Pasal 60 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan juncto Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Bermotor di Jalan. Meskipun sudah diatur mengenai ketentuan daya angkut dan dimensi, namun para pengemudi dan pengusaha angkutan barang umum tetap melakukan pelanggaran.

Pelanggaran daya angkut oleh angkutan barang umum, melewati batas daya angkut yang telah ditentukan. Di mana penentuan daya angkut didasarkan pada Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI). Ketentuan mengenai daya angkut ini, telah jelas diatur dalam Pasal 61 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan juncto Pasal 2 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Bermotor di Jalan, memuat aturan bahwa:

> “Daya angkut sebagaimana dimaksud pada Pasal 60 huruf b ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan (JBI) dan/ atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan (JBKI)”

Pelanggaran daya angkut tidak melakukan kewajiban yang telah ditentukan berkaitan dengan daya angkut yang semestinya. Kemudian untuk pelanggaran dimensi diatur dalam Pasal Pasal 61 ayat (3) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan juncto Pasal 2 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Bermotor di Jalan, memuat aturan bahwa:

> "Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 huruf c merupakan dimensi utama Kendaraan Bermotor yang meliputi panjang, lebar, tinggi, julur depan dan julur belakang Kendaraan Bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan."

Pelanggaran daya angkut dan dimensi sangat merugikan negara dan masyarakat. Di mana berdasarkan data Kementerian PUPR, dari segi ekonomi setiap tahun negara memperoleh kerugian sebanyak Rp 43 triliun karena memperbaiki jalan rusak yang ditimbulkan oleh truk kelebihan muatan dan dimensi.[3] Berdasarkan data Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri tahun 2022, kendaraan kelebihan muatan dan dimensi menjadi akar masalah dari 349 kecelakaan dengan kurun waktu lima tahun terakhir. Rinciannya antara lain 107 kasus terjadi pada 2017, 82 kasus pada 2018, 90 kasus pada 2019, 20 kasus pada 2020, dan 50 kasus pada 2021.[4]

---

[3] Gilang Satria dan Azwar Ferdian, 2023, *Truk ODOL Bikin Jalan, Rugikan Negara sampai Rp 43 Triliun,* Kompas.com, Edisi 13 Februari 2023, https://otomotif.kompas.com/read/2023/02/13/150100415/truk-odol-bikin-jalan-rusak-rugikan-negara-sampai-rp-43-triliun (diakses 13 April 2024)

[4] Aan Afriangga, 2022, *Truk ODOL Jadi Penyebab 349 Kecelakaan, Pengamat: Perlu Pembenahan dengan Instruksi Presiden*, Inilah.com, Edisi 20 Desember 2022

Berdasarkan data tersebut, maka diperlukan penanganan berupa penegakan hukum yang komprehensif dan sungguh-sungguh dari pemerintah, baik dari segi peraturan, pengawasan, hingga pemberian sanksi. Guna memastikan kepatuhan terhadap ketentuan angkutan barang umum dipatuhi, dilakukan pengawasan yang di atur dalam Pasal 169 ayat (2) UU LLAJ, memuat aturan bahwa:

> "Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang."

Pentingnya pengawasan muatan dan dimensi dapat dilihat pada Surat Edaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: SE 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan terhadap Mobil Barang atas Pelanggaran Muatan Lebih (*Over Loading*) dan/atau Pelanggaran Ukuran Lebih (*Over Dimension*), pengawasan daya angkut dan dimensi angkutan barang perlu dilakukan untuk menjaga infrastruktur jalan yang lebih rentan mengalami kerusakan akibat pelanggaran tersebut yang menyebabkan kerugian negara karena pembiayaan perbaikan jalan, serta menurunkan angka kecelakan lalu lintas dan korban fatalitas kecelakaan lalu lintas.

Pengawasan angkutan barang dilakukan guna memenuhi ketentuan daya angkut dan dimensi dengan menggunakan alat penimbangan sebagaimana diatur dalam Pasal 169 ayat (3) UU LLAJ. Dalam Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan

---

https://www.inilah.com/truk-odol-jadi-penyebab-349-kecelakaan-pengamat-perlu-pembenahan-dengan-instruksi-presiden (diakses 14 April 2024)

Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, diatur mengenai pengawasan daya angkut dan dimensi angkutan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang terpasang secara tetap di fasilitas penimbangan. Fasilitas Penimbangan dioperasikan oleh Satuan Pelayanan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, yang selanjutnya disebut Satpel UPPKB yang merupakan unit kerja di bawah Kementerian Perhubungan.

Dalam Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, mengatur mengenai tindakan yang dilakukan oleh pejabat yang bertugas terkait pelanggaran daya angkut dan dimensi yang ditemukan pada saat pengawasan dilakukan. Meskipun telah terdapat dasar hukum yaitu UU LLAJ sebagai dasar bagi penyelenggaraan angkutan barang dan terdapat peraturan perundang-undangan lainnya sebagai pedoman bagi pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran daya angkut dan dimensi . Namun kenyataannya, masih terdapat banyak pelanggaran daya angkut dan dimensi yang terjadi, bahkan pelanggaran tersebut dilakukan oleh kendaraan yang telah menjalani uji berkala. Di mana uji berkala merupakan kewajiban bagi mobil barang yang dioperasikan di jalan sebagai bentuk izin pemerintah, bahwa angkutan yang beroperasi telah memenuhi standar kelayakan jalan.

Contoh kasus kecelakaan lalu lintas berkaitan dengan daya angkut terjadi pada 6 Maret 2023 di Jalan Makassar-Maros. Kecelakaan ini melibatkan sebuah mobil truk yang terbalik di Jalan Perintis Kemerdekaan, Kota Makassar, Sulawesi Selatan (Sulsel) yang rusak parah, di mana Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Sulsel hasil pengecekan penyebab kecelakaan dikarenakan kelebihan beban dan kelebihan volume.[5] Contoh kasus lainnya berkaitan dengan daya angkut, melibatkan sebuah truk pengangkut beras terbalik di Jalan Urip Sumoharjo Makassar, Sulawesi Selatan. Diduga truk tersebut kelebihan muatan yang mengakibatkan truk mudah terbalik saat melewati lubang. Kecelakaan ini menyebabkan arus lalu lintas di Jalan Urip Sumoharjo mengalami kemacetan.[6]

Disamping contoh jumlah kecelakaan dan contoh kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat kendaraan bermotor yang melebihi daya angkut dan dimensi. Meski telah terjadi banyak kecelakaan yang diakibatkan oleh kendaraan angkutan barang tersebut, tidak dapat dipungkiri pelanggaran tersebut masih terus dilakukan. Berdasarkan data dari Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa di Kabupaten Maros, pada Tahun 2023 jumlah kendaraan yang melanggar di UPPKB Maccopa mengalami peningkatan yang signifikan

[5] Rasmilawanti Rustam, 2023, *Truk Terbalik di Jalan Makassar-Maros, BBPJN Ungkap Gegara Kelebihan Muatan,* detikSulsel, Kota Makassar https://www.detik.com/sulsel/berita/d-6603837/truk-terbalik-di-jalan-makassar-maros-bbpjn-ungkap-gegara-kelebihan-muatan (diakses 3 April 2024)

[6] Kompas TV, 2024, *Kelebihan Muatan, Truk Pengangkut Beras Terbalik*, Kompas TV Makassar https://www.kompas.tv/regional/483640/kelebihan-muatan-truk-pengangkut-beras-terbalik (diakses 3 April 2024)

dari tahun sebelumnya sebanyak 17.218 kendaraan, dengan pelanggaran daya angkut sebanyak 9233 kendaraan, pelanggaran dimensi sebanyak 120, pelanggaran dokumen sebanyak 7431 kendaraan, pelanggaran tata cara muat sebanyak 177 kendaraan, dan pelanggaran kelas jalan sebanyak 3 kendaraan. Pada Tahun 2024 jumlah kendaraan yang melanggar di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa selama lima bulan terakhir sebanyak 4871 kendaraan, dengan pelanggaran daya angkut sebanyak 2991 kendaraan, pelanggaran dokumen sebanyak 1879 kendaraan, dan pelanggaran tata cara muat 1 kendaraan. Berdasarkan data dari Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa tersebut, dapat diketahui bahwa pelanggaran terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi masih terus terjadi.

Keberhasilan pelaksanaan pengawasan peraturan perundang-undangan terkait daya angkut dan dimensi, tidak terlepas dari kinerja dari fasilitas penimbangan itu sendiri, serta keoptimalan pengawasan yang ada, baik itu pengawasan internal maupun eksternal. Melihat masih banyaknya pelanggaran terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi yang terjadi, maka peneliti terdorong untuk meneliti mengenai **Penegakan Hukum Terhadap Ketentuan Daya Angkut dan Dimensi Melalui Metode *Weight in Motion.***

Penelitian ini akan meninjau pelaksanaan pengaturan atau regulasi terkait pengawasan daya angkut dan dimensi oleh Unit Pelaksana

Penimbangan Kendaraan Bermotor, selanjutnya disebut UPPKB Maccopa di Kabupaten Maros, dilihat dari mekanisme pengawasannya dan penegakan hukum yang dilakukan. Kemudian pelaksanaan pengawasan kinerja UPPKB Maccopa dalam melakukan pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran daya angkut dan dimensi, serta dihubungkan dengan jembatan timbang online metode *weight in motion*. Di mana jembatan timbang online metode *weight in motion* merupakan bentuk komitmen pemerintah berkaitan dengan transformasi ke era digital untuk membangun kembali citra yang ada di masyarakat, bahwa pelaksanaan pengawasan dilakukan dengan bersih dan tanpa terjadinya penyimpangan-penyimpangan karena pengoperasiannya dilakukan secara moderen, dan mengurangi kontak langsung dengan masyarakat.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan terkait latar belakang masalah di atas, maka peneliti merumuskan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa di Kabupaten Maros?
2. Bagaimana optimalisasi pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan di atas, maka didapati beberapa tujuan yang melandasi penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui dan menguraikan pelaksanaan pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi yang dilakukan oleh angkutan barang umum di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa di Kabupaten Maros.
2. Untuk mengkaji optimalisasi pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion*.

D. Kegunaan Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian di atas, maka didapati beberapa kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini, antara lain:

1. Manfaat teoritis
    a. Diharapkan dapat menjadi sumbangsi pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum terkhusus hukum adminitrasi negara, berkaitan dengan pengawasan dan penegakan hukum terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi.
    b. Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan bacaan atau literatur terkait optimalisasi pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor

(UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion.*

2. Manfaat praktis

   a. Diharapkan dapat bermanfaat serta membawa nilai positif bagi praktisi hukum, aparat penegak hukum, penyelenggara pemerintahan dan pihak-pihak terkait lainnya dalam menyelesaikan permasalahan yang berhubungan dengan pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi.

   b. Diharapkan dapat membantu serta memberikan masukan dan tambahan pengetahuan bagi mahasiswa dalam menghadapi permasalahan yang berkaitan dengan optimalisasi pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion.*

   c. Diharapkan dapat menjadi sumber informasi bagi masyarakat, khususnya bagi para pelaksana angkutan barang umum dalam hal memperjuangkan kepastian hukum terkait penjatuhan sanksi terhadap pelanggaran daya angkut yang dilakukan.

E. Keaslian Penelitian

Hasil penelusuran terkait judul dan permasalahan penlitian yang didapati peneliti di Perpustakaan Universitas Hasanuddin dan *repository online* beberapa perguruan tinggi di Indonesia, bahwa beberapa penelitian sebelumnya berhubungan erat dengan penelitian ini, yaitu Penegakan

Hukum Terhadap Ketentuan Daya Angkut dan Dimensi Melalui Metode *Weight in Motion*. Adapun penelitian tersebut, sebagai berikut:

1. Skripsi, Falsa Trisnadya, Fakultas Hukum Universitas Islam Malang Tahun 2021, dengan judul *"Penegakan Hukum Terhadap Angkutan Barang yang Melebihi Daya Angkut (Studi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Singosari Malang)"*. Penelitian ini mengkaji tentang faktor penyebab kendaraan angkutan barang melebihi daya angkut, penegakan hukum di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Singosari terhadap kendaraan angkutan barang yang melebihi daya angkut, serta kendala yang dihadapi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor terhadap kendaraan angkutan barang melebihi daya angkut.
2. Tesis, Hasbudi Samad, Pascasarjana Teknik Universitas Hasanuddin Makassar Tahun 2019, dengan judul "*Overdimensi dan Overloading Lalu Lintas Kendaraan Angkutan Barang Melalui Suatu Uji Penimbangan Kendaraan Bermotor di Maccopa Kabupaten Maros."* Penelitian ini mengkaji tentang peran dan fungsi operasional UPPKB terhadap karakteristik pergerakan lalu lintas angkutan barang yang terdeteksi melalui UPPKB Maccopa, menganalisis pelanggaran *overdimensi* dan *overloading,* serta upaya penanganannya.
3. Jurnal, Tauwin Alamsyah, Luddin Marsuni, dan Muhammad Rinaldy Bima, Pascasarjana Ilmu Hukum Universitas Muslim Indonesia Tahun 2023, dengan judul "*Efektivitas Hukum Pengawasan Muatan Lebih*

(Over Loading) Kendaraan Angkutan Barang: Studi pada Balai Pengelolah Transportasi Darat Wilayah XIX". Penelitian mengkaji tentang ini pengawasan over loading kendaraan angkutan barang pada bptd wilayah xix sudah berjalan sesuai dengan prinsip keselamatan dan keamanan berlalu lintas dan angkutan jalan.

Dari skripsi, tesis, dan jurnal di atas memiliki perbedaan dengan penelitian peneliti, dimana penelitian peneliti berfokus pada optimalisasi pengawasan ketentuan daya angkut dan dimensi terhadap melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion*. Meskipun terdapat perbedaan fokus penelitian peneliti dengan penelitian sebelumnya, namun terdapat kesamaan dengan penelitian peneliti di mana pada pembahasannya, penelitian peneliti dan penelitian sebelumnya sama-sama membahas mengenai pengawasan terhadap pelanggaran daya angkut dan dimensi.

Nama Penulis : Falsa Trisnadya		
Judul Tulisan : Penegakan Hukum Terhadap Angkutan Barang yang Melebihi Daya Angkut (Studi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Singosari Malang)		
Kategori : Skripsi		
Tahun : 2021		
Perguruan Tinggi : Universitas Islam Malang		
Uraian	**Penelitian Terdahulu**	**Rencana Penelitian**
Isu dan	Penelitian ini mengkaji	Penelitian ini mengkaji

Permasalahan	tentang: 1. Faktor penyebab kendaraan angkutan barang melebihi daya angkut. 2. Penegakan hukum terhadap kendaraan angkutan barang yang melebihi daya angkut di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Singosari. 3. Kendala yang dihadapi Unit Pelaksana Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Singosari terhadap kendaraan angkutan barang yang melebihi daya angkut.	tentang: 1. Pelaksanaan pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa. 2. Optimalisasi pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode

		weight in motion.
Metode Penelitian:	Penelitian hukum yuridis empiris atau sosiologi hukum dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis.	Penelitian Hukum Empiris dengan menggunakan kajian *Socio-Legal.* Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*Statue Approach)* dan pendekatan Interdisipliner (*Interdisciplinary Approach).*
Hasil & Pembahasan :	Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor penyebab kendaraan angkutan barang melebihi daya angkut yaitu ketidaktahuan pengusaha angkutan barang dan pengemudi kendaraan angkutan barang tentang	Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1. UPPKB Maccopa dalam melaksanakan fungsinya dalam pengawasan dan penindakan masih belum efektif. Di mana pemberian

	tata cara muat kendaraan angkutan barang, dimensi kendaraan angkutan barang dan daya angkut kendaraan angkutan barang. Penegakan hukum di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor terhadap pengangkutan melebihi daya angkut dengan cara ditilang dan penurunan muatan. Kendala-kendala yang dihadapi Unit Pelaksana Kendaraan bermotor Singosari terhadap kendaraan yang melebihi daya angkut kurang tegasnya aparat penegak hukum.	sanksi terhadap pelanggaran daya angkut yang terjadi, hanya diberikan sanksi denda dan penjatuhan sanksinya tidak memberikan sanksi tambahan berupa penurunan atau pelarangan melanjutkan perjalanan sebelum. Kemudian masih terdapat pungutan liar yang dilakukan oleh petugas. Selain itu, dari segi pengawasan melekat dari atasan UPPKB Maccopa yaitu BPTD Kelas II Sulawesi Selatan

		masih belum optimal, karena dilakukan secara online melalui data yang dimasukkan UPPKB dan sesekali dilakukan secara langsung. 2. Pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion* dapat mengoptimalkan pelaksanaan pengawasan yang

		ada, di mana pengawasan yang ada akan lebih transparan dan pengemudi yang melakukan pelanggaran yang tidak masuk ke dalam UPPKB tetap mendapat pengawasan dan penindakan.

Nama Penulis : Hasbudi Samad		
Judul Tulisan : *Overdimensi* dan *Overloading* Lalu Lintas Kendaraan Angkutan Barang Melalui Suatu Uji Penimbangan Kendaraan Bermotor di Maccopa Kabupaten Maros		
Kategori : Tesis		
Tahun : 2019		
Perguruan Tinggi : Universitas Hasanuddin		
Uraian	**Penelitian Terdahulu**	**Rencana Penelitian**
Isu dan Permasalahan	Penelitian ini mengkaji tentang:	Penelitian ini mengkaji tentang:

	1. Peran dan fungsi operasional UPPKB Maccopa terhadap pergerakan lalu lintas angkutan barang. 2. Lalu lintas angkutan barang yang terdeteksi melalui UPPKB Maccopa. 3. Pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* serta upaya penanganannya.	1. Pelaksanaan pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa. 2. Optimalisasi pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion*.
Metode	Metode penelitian yang	Penelitian Hukum

Penelitian :	digunakan tergolong deskriptif kualitatif komparatif dan deskriptif kualitatif.	Empiris dengan menggunakan kajian *Socio-Legal.* Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*Statue Approach)* dan pendekatan Interdisipliner (*Interdisciplinary Approach).*
Hasil & Pembahasan :	Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran dan fungsi UPPKB Maccopa belum optimal dalam melakukan pengawasan, pencatatan dan penindakan pelanggaran angkutan barang. Fasilitas operasional masih jauh dan standar operasional	Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 3. UPPKB Maccopa dalam melaksanakan fungsinya dalam pengawasan dan penindakan masih belum efektif. Di mana pemberian sanksi terhadap pelanggaran daya angkut yang

	seperti kurangnya ruang parkir, belum terdapat lapangan penindakan dan jalan sirkulasi, kurangnya kapasitas dan kompetensi Sumber Daya Manusia khususnya PPNS, Penguji dan penguasaan teknologi informasi serta manajemen operasi belum tertata dengan baik. Pelanggaran *overdimensi* sebesar 56,7% dan *overloading* sebesar 64,63%, mayoritas dilakukan kendaraan golongan IV.	terjadi, hanya diberikan sanksi denda dan penjatuhan sanksinya tidak memberikan sanksi tambahan berupa penurunan atau pelarangan melanjutkan perjalanan sebelum. Kemudian masih terdapat pungutan liar yang dilakukan oleh petugas. Selain itu, dari segi pengawasan melekat dari atasan UPPKB Maccopa yaitu BPTD Kelas II Sulawesi Selatan masih belum optimal, karena dilakukan secara online melalui data yang dimasukkan

		UPPKB dan sesekali dilakukan secara langsung. Pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion* dapat mengoptimalkan pelaksanaan pengawasan yang ada, di mana pengawasan yang ada akan lebih transparan dan pengemudi yang melakukan pelanggaran yang tidak masuk ke dalam UPPKB tetap mendapat pengawasan

		dan penindakan.

Nama Penulis : Tauwin Alamsyah, Luddin Marsuni, dan Muhammad Rinaldy Bima		
Judul Tulisan : Efektivitas Hukum Pengawasan Muatan Lebih (*Over Loading)* Kendaraan Angkutan Barang: Studi pada Balai Pengelolah Transportasi Darat Wilayah XIX		
Kategori : Jurnal		
Tahun : 2023		
Perguruan Tinggi : Universitas Muslim Indonesia		
Uraian	**Penelitian Terdahulu**	**Rencana Penelitian**
Isu dan Permasalahan	Penelitian ini mengkaji tentang pengawasan over loading kendaraan angkutan barang pada bptd wilayah xix sudah berjalan sesuai dengan prinsip keselamatan dan keamanan berlalu lintas dan angkutan jalan.	Penelitian ini mengkaji tentang: 1. Pelaksanaan pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Maccopa. 2. Optimalisasi

		pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan timbang online metode *weight in motion*.
Metode Penelitian :	Penelitian hukum empiris.	Penelitian Hukum Empiris dengan menggunakan kajian *Socio-Legal.* Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*Statue Approach)* dan pendekatan Interdisipliner

		(*Interdisciplinary Approach).*
Hasil & Pembahasan :	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa (1) pengawasan over loading kendaraan angkutan barang dengan prinsip keselamatan dan keamanan berlalu lintas dan angkutan jalan pada BPTD wilayah XIX belum terlaksana dengan baik dikarenakan pelaksana lapangan seringkali mendapat tekanan dari pejabat yang berkepentingan serta masih banyaknya pelaku usaha transportasi, pelaku usaha logistic	Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 4. UPPKB Maccopa dalam melaksanakan fungsinya dalam pengawasan dan penindakan masih belum efektif. Di mana pemberian sanksi terhadap pelanggaran daya angkut yang terjadi, hanya diberikan sanksi denda dan penjatuhan sanksinya tidak memberikan sanksi tambahan berupa penurunan atau pelarangan melanjutkan perjalanan sebelum.

	tidak menyadari dampak terhadap keselamatan dan keamanan dan hanya mengutamakan keuntungan. (2) pengawasan over loading kendaraan angkutan barang pada BPTD XIX berdasarkan hasil wawancara, analisis data hasil penelitian dan pengamatan langsung peneliti disimpulkan bahwa pelaksanaan pengawasan belum efektif dikarenakan berbagai faktor antara lain; (1). Faktor kebijakan yang masih lemah (2).	Kemudian masih terdapat pungutan liar yang dilakukan oleh petugas. Selain itu, dari segi pengawasan melekat dari atasan UPPKB Maccopa yaitu BPTD Kelas II Sulawesi Selatan masih belum optimal, karena dilakukan secara online melalui data yang dimasukkan UPPKB dan sesekali dilakukan secara langsung. Pengawasan terhadap ketentuan daya angkut dan dimensi di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) melalui penerapan jembatan

	Kurangnya sdm (3). Jam operasional tidak sesuai sop (4). Adanya pungutan liar petugas uppkb (5). Budaya hukum pelaku usaha dan pengemudi.	timbang online metode *weight in motion* dapat mengoptimalkan pelaksanaan pengawasan yang ada, di mana pengawasan yang ada akan lebih transparan dan pengemudi yang melakukan pelanggaran yang tidak masuk ke dalam UPPKB tetap mendapat pengawasan dan penindakan.

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan tentang Pengawasan

1. Pengertian Pengawasan

Pengawasan adalah aspek pembahasan yang bersifat multidisipliner, baik dalam pandangan ilmu administrasi, ilmu hukum, ilmu politik, ilmu ekonomi, maupun kategori ilmu sosial lainnya. Pengawasan memiliki beragam makna serta penyebutan, diantaranya *control, power, authority, influence.* [7] Beberapa ahli memaknai pengawasan sebagai berikut:[8]

1) Kamus Besar Bahasa Indonesia

> "Menurut kamus besar bahasa Indonesia, pengawasan memiliki definisi suatu bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih tinggi kepada pihak yang dibawahnya."

2) Lembaga Administrasi Negara

> "Lembaga Admnistrasi Negara mendefinisikan pengawasan sebagai proses suatu kegiatan seseorang memimpin untuk menjamin agar pelaksanaan kegiatan organisasi sesuai dengan rencana, kebijaksanaan dan ketentuan yang telah ditetapkan."

3) Siagian

> "Siagian memberikan definisi bahwa pengawasan adalah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang

[7] A'an Efendi dan Freddy Poernomo, 2019, *Hukum Adminstrasi,* Jakarta Timur: Sinar Grafika, hlm. 258.

[8] Angger Sigit Pramukti dan Meylani Chahyaningsih, 2016, *Pengawasan Hukum Terhadap Aparatur Negara,* Yogyakarta: Pustka Yustisia, hlm 13 - 15.

dilaksanakan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya."

4) George R. Terry

> "George R. Terry mendefinisikan pengawasan dilakukan untuk tujuan tindakan evaluasi dan melakukan koreksi terhadap hasil yang telah dicapai dengan tujuan agar apa yang dilakukan sesuai dengan apa yang direncanakan. Dalam definisi yang diberikan oleh Terry tersebut, pengawasan dilakukan pada akhir kegiatan, tidak pada saat kegiatan sedang berjalan."

5) Suyamto

> "Suyamto mendefinisikan pengawasan sebagai segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas dan kegiatan, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak."

Berdasarkan kumpulan pendapat dari kamus dan beberapa ahli tersebut, ditarik sebuah kesimpulan yaitu pengawasan adalah kegiatan penilaian kesesuaian pelaksanaan kegiatan dengan yang direncanakan. Terkait hasil yang dicapai diprioritaskan pada tindakan evaluasi serta koreksi. Pengawasan juga diibaratkan dengan adanya perbaikan terhadap *Das Sollen* (rencana) dan *Das Sein* (kenyataan).[9]

Pada dasarnya, pengawasan adalah kegiatan untuk memastikan prosedur yang ada diterapkan dengan baik, serta tujuan yang ingin dicapai terwujud. Pengawasan adalah tahap pencegahan guna mencegah terjadinya penyimpangan dari prosedur dan tujuan yang sudah ditentukan, serta memperbaiki penyimpangan yang ditemukan. Dengan demikian,

[9] *Ibid*, hlm. 15.

pengawasan mencakup tindakan perbaikan dan juga pemberian hukuman jika didapati adanya penyimpangan-penyimpangan.[10]

2. Tujuan dan Fungsi Pengawasan

Arifin Abdul Rachman berpendapat, bahwa pengawasan bertujuan mengetahui apakah pelaksanaan kegiatan yang berlangsung sudah mengikuti rencana, instruksi, serta prinsip-prinsip yang sudah ditentukan. Selain itu, tujuan dari pengawasan untuk menemukan kelemahan, kesulitan, dan kegagalan yang nantinya diperbaiki dan dicegah untuk terulang kembali. Pengawasan juga mencari tahu apakah kegiatan sudah berjalan dengan efisien, serta adakah usaha meningkatkan efisiensi dengan perbaikan lebih lanjut.[11]

Ranupandojo berpendapat, bahwa pengawasan bertujuan untuk memastika pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana dan hasil yang ditentukan dan diinginkan. Sementara itu, menurut Soekarno yang dikutip dalam Gouzali Saydam, tujuan pengawasan antara lain sebagai berikut:

a. Menilai kesesuaian kegiatan dengan rencana;
b. Menilai kegiatan sudah mengikuti instruksi yang telah ditetapkan atau tidak;
c. Menilai kegiatan sudah dilakukan secara efisien atau tidak;
d. Mengidentifikasi kesulitan dan kelemahan dalam kegiatan;

[10] A'an Efendi dan Freddy Poernomo, *Op.Cit,* hlm. 264 - 265.
[11] Angger Sigit Pramukti dan Meylani Chahyaningsih, *Op.Cit*, hlm. 18.

e. Mencari solusi untuk kesulitan, kelemahan, atau kegagalan untuk diperbaiki.[12]

Dalam fungsi manajemen, Pengawasan bertujuan dalam menilai tingkat keberhasilan dan kegagalan yang ada sesudah dibentuk dan diterapkannya rencana tersebut. Keberhasilan harus dijaga dan jika memungkinkan, ditingkatkan dalam implementasi manajemen administrasi berikutnya di lingkungan satu organisasi atau unit kerja tertentu. Jika ditemukan kegagalan maka perlu dikoreksi dengan menjauhi penyebab kegagalan tersebut, baik dalam penyusunan perencanaan maupun pelaksanaannya.[13]

3. Jenis-Jenis Pengawasan

a. Dari pola pemeriksaan, jenis pengawasan terbagi menjadi: [14]

1) Pemeriksaan Operasional, yaitu pemeriksaan terhadap metode manajemen suatu organisasi dalam meningkatkan efektvitas pelaksanaan tugas.
2) Pemeriksaan finansial berfokus pada pemeriksaan masalah keuangan, seperti transaksi, dokumen, buku daftar serta laporan keuangan, guna memastikan seluruh pelaksanaan transaksi keuangan sudah memperhatikan ketentuan yang ada.
3) Pemeriksaan program, yaitu evaluasi program secara menyeluruh untuk menilai efektivitasnya, memastikan bahwa tujuan awal telah

[12] Amran Suadi, 2014, *Sistem Pengawasan Peradilan di Indonesia,* Depok: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 17-18.
[13] Saptono Jenar, *et.al,* 2024, *Hukum Pemerintahan Daerah*, Banten: PT Sada Kurnia Pustaka, hlm. 72
[14] Angger Sigit Pramukti dan Meylani Chahyaningsih, *Op. Cit*, hlm.19 - 21.

tercapai, serta memeriksa apakah alternatif yang digunakan dalam pencapaian tujuan tersebut wajar.

4) Pemeriksaan lengkap, yaitu pemeriksaan seluruh aspek dari ketiga jenis pemeriksaan sebelumnya.

b. Dari waktu pengawasan, pengawasan terbagi menjadi:

1) Pengawasan preventif dilakukan sebelum dimulainya pekerjaan melalui *pre-audit* untuk mencegah masalah sejak awal.
2) Pengawasan represif dilakukan sesudah pekerjaan selesai melalui *post audit*, dengan memeriksa pelaksanaan dan sebagainya.

c. Dari subjek yang melakukan pengawasan, pengawasan terbagi menjadi:

1) Pengawasan melekat dilaksanakan oleh pimpinan kepada bawahan di bawah kepemimpinannya.
2) Pengawasan fungsional dilaksanakan oleh pejabat yang memiliki tugas utama untuk mengawasi.
3) Pengawasan legislatif dilaksanakan oleh perwakilan rakyat baik di tingkat Pusat (DPR) maupun di daerah (DPRD).
4) Pengawasan masyarakat dilakukan oleh masyarakat.
5) Pengawasan politis dilaksanakan oleh lembaga-lembaga politik.

d. Dari cara pelaksanaannya, pengawasan terbagi menjadi:

1) Pengawasan langsung dilakukan di tempat kegiatan berlangsung dengan melakukan inspeksi dan pemeriksaan langsung.

2) Pengawasan tidak langsung dilakukan melalui monitoring dan analisis laporan dari pejabat atau satuan kerja terkait, aparat pengawas fungsional, pengawas legislatif, pengawas masyarakat.

e. Dari waktu pelaksanaannya, pengawasan terbagi menjadi:

1) Sebelum kegiatan.
2) Selama kegiatan.
3) Sesudah kegiatan.

f. Dari sisi objek yang diawasi, pengawasan terbagi menjadi:

1) Pengawasan khusus berfokus pada aspek keuangan dan pembangunan negara.
2) Pengawasan umum dilakukan secara menyeluruh terhadap seluruh aspek.

4. Syarat-Syarat Pengawasan

Kelancaran pelaksanaan pengawasan harus memenuhi persyaratan, antara lain:[15]

a. Pengawasan harus menggambarkan sifat kegiatan;
b. Pengawasan harus melaporkan penyimpangan secara cepat;
c. Pengawasan harus melihat jauh ke depan;
d. Pengawasan harus mengesampingkan hal-hal penting;
e. Pengawasan harus subjektif;
f. Pengawasan harus fleksibel;
g. Pengawasan harus menggambarkan pola organisasi;

[15] *Ibid,* hlm. 16 - 17.

h. Pengawasan harus ekonomis;

i. Pengawasan harus dapat dipahami;

j. Pengawasan harus memperlihatkan tindakan perbaikan**.**

Menurut Ndraha (1989: 48) dalam proses manajemen, syarat-syarat untuk pengawasan yang efektif adalah sebagai berikut:[16]

> "1) Adanya norma, aturan, atau standar.
> 2) Adanya usaha monitoring kesesuaian kegiatan dengan norma yang telah ditetapkan.
> 3) Adanya informasi yang cukup, terpercaya dan tersedia tepat waktu, mengenai kegiatan serta hasil kegiatan yang dimaksud.
> 4) Adanya evaluasi kegiatan, yaitu pembandingan antara norma dengan informasi untuk mengevaluasi kegiatan.
> 5) Adanya keputusan untuk menetapkan hasil evaluasi tersebut.
> 6) Adanya tindakan pelaksanaan keputusan."

5. Proses Pengawasan

George R. Terry berpandangan bahwa proses pengawasan melibatkan beberapa langkah dasar yang krusial untuk semua bentuk pengawasan manajerial, antara lain sebagai berikut:[17]

a. Menetapkan Standar Pengawasan

Standar pengawasan berfungsi sebagai patokan untuk mengetahui objek atau pekerjaan yang diawasi sudah sesuai dengan ketentuan atau tidak. Standar ini mencakup beberapa aspek, yaitu:

1) Rencana yang sudah ditentukan, meliputi kualitas dan kuantitas hasil pekerjaan yang diinginkan, sasaran fungsional yang hendak dicapai, dan waktu penyelesaian pekerjaan;

---

[16] Rahmawati Sururama dan Rizki Amalia, 2020, *Pengawasan* Pemerintahan, Bandung: Cendekia Press, hlm. 32.

[17] Amran Suadi, 2014, *Sistem Pengawasan Badan Peradilan di Indonesia,* Depok: Rajawali Pers, hlm. 25 - 26.

2) Ketentuan dan kebijaksanaan yang berlaku, meliputi ketentuan tata kerja, prosedur kerja (tata cara kerja), peraturan perundang-undangan yang relevan, kebijaksanaan resmi yang berlaku, dan lain-lain.
3) Prinsip-prinsip daya guna dan hasil guna memastikan bahwa pekerjaan tidak hanya memenuhi rencana dan ketentuan tetapi juga dilakukan dengan efisien dan efektif.

b. Mengukur Pelaksanaan Pekerjaan

Evaluasi atau pengukuran terkait pekerjaan yang sudah dilakukan dapat dilakukan dengan:

1) Laporan baik dalam bentuk lisan maupun tertulis;
2) Buku catatan harian atau Bagan;
3) Jadwal atau grafik untuk memantau produksi atau hasil kinerja;
4) Inspeksi atau pengawasan langsung, melalui pengawasan langsung, pertemuan dengan petugas terkait, dan survey oleh tenaga staf melalui alat teknik.

c. Membandingkan Standar Pengawasan dengan Hasil Pelaksanaan Pekerjaan.

Kegiatan ini melibatkan perbandingan antara hasil pengukuran dan standar yang telah ditetapkan. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi adanya perbedaan dan menentukan seberapa besar perbedaan tersebut, serta apakah perbedaan tersebut memerlukan tindakan perbaikan atau tidak.

d. Tindakan Koreksi

Setelah menemukan adanya perbedaan, penyebab, dan sumber perbedaan, langkah terakhir yaitu mengupayakan dan melakukan perbaikan. Dari kegiatan diatas, terdapat beberapa perbaikan yang mudah dilakukan, sementara yang lain kemungkinan lebih sulit atau bahkan tidak memungkinkan diperbaiki dalam kurun waktu yang direncanakan. Sehingga penyelesaiannya harus dilakukan pada periode selanjutnya dengan menyusun rencana atau standar baru. Selain menyelesaikan faktor lain yang terkait dengan penyimpangan tersebut, terdapat solusi seperti reorganisasi, pemberian peringatan bagi pelaksana, dan sebagainya.

B. Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum

Dalam kepustakaan hukum, terdapat istilah yang sering digunakan untuk penegakan hukum, yakni "*law enforcement", "rechtstoepassing",* dan "*law in action"*. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), penegakan hukum didefinisikan sebagai proses atau cara menegakkan hukum. Realitanya selalu didapati peraturan yang dirancang dan dibuat pemerintah untuk penyelenggaraan pemerintahan seringkali tidak berjalan efektif dan akhirnya membutuhkan proses penegakan hukum oleh pemerintahan.[18]

Penegakan hukum oleh pemerintah dilakukan untuk menegakkan norma hukum yang tidak dipatuhi oleh masyarakat. Penegakan hukum

[18] Aminuddin Ilmar, 2014, *Hukum Tata Pemerintahan,* Jakarta: Prenadamedia Group, hlm. 221.

bertujuan untuk menciptakan rasa aman dan damai dalam kehidupan bermasyarakat. Penegakan hukum oleh pemerintah berhubungan dengan penyelarasan antara nilai dan substansi hukum serta perilaku warga masyarakat sebenarnya. Dalam kepustakaan hukum, dijelaskan bahwa upaya penegakan hukum oleh pemerintah dibedakan dalam dua arti, yakni penegakan hukum dalam arti luas yang meliputi sisi penegakan terhadap semua norma hukum yang diberlakukan oleh pemerintah kepada warga masyarakat melalui aparatur penegak hukum, sedangkan penegakan hukum dalam arti sempit yang khusus dilakukan oleh pemerintah dalam hal menegakkan norma-norma hukum pemerintahan melalui pemberian atau penerapan sanksi pemerintahan.[19]

Berdasarkan kenyataan saat ini, upaya yang dilakukan dalam pelaksanaan penegakan hukum yang dilakukan pemerintah masih belum dilakukan secara optimal, dalam arti belum dapat memenuhi sekaligus dua sisi kepentingan yang berbeda, yaitu kepentingan pemerintah untuk sisi tegaknya norma-norma pemerintahan yang ada dan kepentingan serta kebutuhan warga masyarakat itu sendiri. Oleh, Soerjono Soekanto (2008:8) memberikan pengertian, bahwa penegakan hukum pada dasarnya dipengaruhi oleh lima faktor, yakni: faktor hukumnya itu sendiri, faktor penegak hukum baik yang terikat dengan pihak-pihak yang membuat maupun melaksanakan hukum, faktor sarana atau fasilitas yang bisa menyokong proses penegakan hukum, faktor masyarakat terkait

[19] *Ibid*, hlm. 224.

keadaan lingkungan dimana hukum tersebut diberlakukan atau diterapkan, serta faktor budaya, yaitu nilai-nilai yang diyakini dalam masyarakat misalnya kurangnya penerapan nilai rasa malu dalam interaksi sosial di masyarakat. Keseluruhan faktor tersebut saling berhubungan dan membentuk sebuah sistem penegakan hukum oleh pemerintahan yang utuh dan komprehensif.[20]

C. Angkutan Barang Umum

1. Pengertian Angkutan Barang

Pengertian pengakutan bersumber dari kata “angkut” yang memiliki makna mengangkut atau membawa, memuat dan membawa atau mengirim. Pengangkutan berarti pengangkatan atau pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. [21] Adapun unsur-unsur pengangkutan, sebagai berikut:[22]

1) Ada sesuatu yang diangkut.
2) Tersedianya kendaraan sebagai angkutan.
3) Ada tempat yang dapat dilalui alat angkutan.

Disamping unsur-unsur pengangkutan, terdapat pula aspek-aspek pengangkutan, yaitu:[23]

1) Pelaku;

[20] *Ibid,* hlm. 226 - 227.
[21] Sri Lestari Poernomo, 2021, *Hukum Dagang,* Jawa Barat: Edu Publisher, hlm. 277.
[22] Hasanal Mulkan, Serlika Aprita, dan Mardiana, 2024, *Pengantar Hukum Bisnis,* Jakarta: Kencana, hlm. 43 - 44.
[23] *Ibid,* hlm. 45.

2) Alat pengangkutan;

3) Objek pengangkutan.

Pengertian angkutan barang diatur dalam Pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkatan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, memuat aturan bahwa:

> "Angkutan Barang adalah perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan."

Dalam Pasal 160 UU LLAJ, angkutan barang dengan kendaraan bermotor terdiri atas angkutan barang umum dan angkutan barang khusus. Kemudian dalam Pasal 161 UU LLAJ, memuat aturan bahwa:

> "pengangkutan barang wajib memenuhi persyaratan mengenai prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan, tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat untuk memuat dan membongkar barang, dan menggunakan mobil barang."

2. Kewajiban Angkutan Barang

Kewajiban pemilik atau pengusaha angkutan barang, diatur dalam Pasal 169 UU LLAJ, memuat aturan bahwa:

> "Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan."

Berkaitan dengan kewajiban mematuhi ketentuan muatan dan dimensi, juga diatur dalam Pasal 60 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan juncto Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan

Penyelenggaraan Penimbangan Bermotor di Jalan, memuat aturan bahwa:

> "Pengemudi dan Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai:
> a. tata cara pemuatan;
> b. daya angkut;
> c. dimensi kendaraan; dan
> d. kelas jalan yang dilalui."

Kewajiban angkutan barang umum berkaitan dengan dokumen diatur dalam Pasal 3 UU LLAJ junto Pasal 52 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaran Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, yang memuat aturan terkait kelengkapan dokumen yang harus dimiliki Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum, yakni surat perjanjian pengangkutan dan surat muatan barang.

3. Jenis Angkutan Barang

Berdasarkan Pasal 160 UU LLAJ, angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum terbagi atas angkutan barang umum dan angkutan barang khusus. Dalam Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesai Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di jalan, memuat aturan bahwa:

> "(1)Angkutan Barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf a merupakan Angkutan Barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus.
> (2)Barang umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
> a. muatan umum;
> b. muatan logam;
> c. muatan kayu;

d. muatan yang dimasukkan ke palet/dikemas;
e. kendaraan dengan tutup gorden samping; dan
f. kaca lembaran."

Selain itu untuk Angkutan barang khusus diatur dalam Pasal 9, Pasal 10 ayat (1), dan Pasal 11 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesai Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di jalan, memuat aturan bahwa:

"Barang Berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a paling sedikit berupa:
a. barang yang mudah meledak;
b. gas mampat, gas cair, atau gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu;
c. cairan mudah terbakar;
d. padatan mudah terbakar;
e. bahan penghasil oksidan;
f. racun dan bahan yang mudah menular;
g. barang yang bersifat radioaktif;
h. barang yang bersifat korosif; dan/atau
i. Barang Berbahaya lainnya."

Kemudian Pasal 11 ayat (1), memuat aturan bahwa:

"Barang tidak berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b meliputi:
a. Barang Curah;
b. Peti Kemas;
c. tumbuhan;
d. hewan hidup;
e. Alat Berat; dan/atau
f. pengangkutan Kendaraan Bermotor."

Dalam Pasal 5 ayat (4) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, memuat aturan bahwa:

"Kendaraan Bermotor jenis Mobil Barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf d meliputi:
a. Mobil bak muatan terbuka;
b. Mobil bak muatan tertutup;

c. Mobil tangki; dan
d. Mobil penarik."

4. Pelanggaran Angkutan Barang

Pelanggaran angkutan barang yang sering dilakukan berkaitan dengan pelanggaran kelebihan kapasitas muatan dan kelebihan dimensi. Kelebihan dimensi merupakan ketidaksesuaian standar yang diproduksi oleh pabrik terkait ukuran pengangkut kendaraan, karena dilakukan pengubahan bentuk. Sementara itu, kelebihan muatan merupakan kondisi di mana kendaraan membawa muatan melewati batas kapasitas yang ditentukan.[24]

Kelebihan muatan dan kelebihan dimensi berdampak pada kerusakan infrastruktur jalan, jembatan (runtuh dan putus), serta pelabuhan, penyebab dan pelaku kecelakaan lalu lintas, meningkatnya biaya perawatan infrastruktur, memengaruhi proyek KPBU infrastruktur jalan, tidak adanya keadilan dalam usaha pengangkutan barang, serta meningkatnya biaya operasional kendaraan. Selain itu, kelebihan tersebut menyebabkan komponen kendaraan rusak, umur kendaraan menjadi pendek dan timbulnya polusi udara yang berlebihan.[25]

Menurut informasi dari Kementerian PUPR, kerugian negara menembus Rp 43 triliun untuk perbaikan jalan nasional yang rusak diakibatkan truk-truk kelebihan muatan dan kelebihan dimensi, serta rusaknya jalan akibat truk kelebihan berujung pada tingkat keselamatan

[24] Benny D Setianto, 2019, *Unika dalam Wacana Publik: Gegara Pan(dem)ik: Terhimpit untuk Melejit*, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata.
[25] *Ibid.*

lalu lintas di jalan menjadi rendah. Dari sisi pengusaha angkutan dapat memberikan keuntungan dalam jangka pendek, karena memungkinkan mereka untuk mengangkut lebih banyak dengan frekuensi yang lebih sedikit. Namun untuk masyarakat sangat berisiko karena menyangkut kecelakaan lalu lintas serta kerusakan jalan yang dilalui.[26]

D. Pengaturan Daya Angkut dan Dimensi

1. Pengaturan Daya Angkut dan Dimensi

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Bermotor di Jalan, mengatur mengenai penetapan Daya angkut didasarkan pada jumlah berat yang diizinkan (JBI) dan/ atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan (JBKI). Berdasarkan Pasal 1 angka 18 dan angka 19 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, memuat penjelasan bahwa:

> "Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor beserta muatan yang diperbolehkan berdasarkan kelas jalan yang dilewati. Sedangkan Jumlah Berat Kombinasi yang Diizinkan (JBKI) adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor beserta muatannya yang diperbolehkan berdasarkan kelas jalan yang dilewati."

Pasal 57 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, mengatur mengenai penghitungan JBI dan JBKI.

> "JBI dan JBKI dihitung berdasarkan:
> a. Berat kosong kendaraan;
> b. JBB dan/atau JBKB;

[26] *Ibid.*

c. Dimensi kendaraan dan bak muatan;
d. Titik berat muatan dan pengemudi;
e. Kelas jalan; dan
f. Jumlah tempat duduk yang tersedia, bagi mobil bus."

JBI maksimum sama dengan JBB dan JBKI maksimum sama dengan JBKB. Berdasarkan Pasal 1 angka 16 dan angka 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, memberikan penjelasan bahwa:

> "Jumlah Berat Yang Diperbolehkan (JBB) adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya. Sedangkan, Jumlah Berat Kombinasi Yang Diperbolehkan (JBKB) adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya."

Disamping terdapat aturan mengenai daya angkut, terdapat pula aturan mengenai pembatasan daya angkut. Pembatasan daya angkut diatur dalam Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, di mana berat muatan yang dimiliki angkutan barang umum tidak boleh melebihi dari 5% dari jumlah berat yang diperbolehkan. Jika terjadi pelanggaran seperti yang dimaksud, maka pengemudi, pemilik barang, dan/atau pemilik kendaraan wajib menyesuaikan daya angkutnya hingga sesuai dengan JBI.

Angkutan barang umum dalam beroperasi harus memperhatikan daya angkut yang sudah ditentukan beserta kelas jalan yang dilewati. Kelas jalan berkaitan erat dengan daya angkut, dan dimensi kendaraan

bermotor yang melewati kelas jalan tertentu, di mana kelas jalan merupakan kapasitas jalan dalam mendukung muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor. Pengelompokan kelas jalan diatur dalam Pasal 19 ayat (2) UU LLAJ, sebagai berikut:

> "a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
> b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
> c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
> d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton."

Pasal 2 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, memuat aturan bahwa:

> "Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan dimensi utama kendaraan bermotor yang meliputi panjang, lebar, tinggi, julur depan dan julur belakang kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan."

Pembatasan terhadap dimensi angkutan barang umum, dapat dilihat dalam Pasal 54 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, memuat aturan bahwa:

> "(1) panjang tidak melebihi: 12.000 mm untuk Kendaran Bermotor tanpa Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan selain Mobil Bus; 13.500 mm untuk Mobil Bus tunggal; 18.000 mm untuk Kendaraan Bermotor yang dilengkapi dengan Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan.
> (2) lebar tidak melebihi 2.500 mm;
> (3) tinggi tidak melebihi 4.200 mm dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar Kendaraan;
> (4) sudut pergi Kendaraan paling sedikit 8° diukur dari atas permukaan bidang atau jalan yang datar; dan jarak bebas antara bagian permanen paling bawah Kendaraan Bermotor terhadap permukaan bidang jalan tidak bersentuhan dengan permukaan bidang jalan.
> (5) Panjang bagian Kendaraan yang menjulur ke belakang dari sumbu paling belakang maksimum 62,50% dari jarak sumbunya, sedangkan yang menjulur ke depan dari sumbu paling depan maksimum 47,50% dari jarak sumbunya.
> (6) Dalam hal Kendaraan Bermotor memiliki tinggi keseluruhan lebih dari 3.500 mm, wajib dilengkapi dengan tanda.
> (7) Tanda sebagaimana dimaksud berupa tulisan yang mudah dilihat oleh pengemudi di dalam ruang pengemudi.
> (8) Mobil Barang dengan atau tanpa Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan yang memiliki JBB atau JBKB lebih dari 12.000 kilogram wajib dipasang tanda berupa tulisan yang menunjukan Kendaraan Bermotor berat.
> (9) Mobil barang, Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan yang tinggi ujung landasannya dan atau bagian belakang dan/atau bagian samping badannya berjarak lebih dari 700 mm yang diukur dari permukaan jalan, dan/atau sumbu paling belakang berjarak lebih dari 1.000 mm diukur dari sisi terluar bagian belakang wajib dilengkapi dengan perisai kolong."

Pasal 55 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, mengatur mengenai ukuran bak muatan mobil barang, sebagai berikut:

> “1) Ukuran bak muatan Mobil Barang disesuaikan dengan konfigurasi sumbu, JBB, JBI, dan spesifikasi tipe landasan Kendaraan Bermotor.
> 2) Bak muatan Mobil Barang terdiri atas: bak muatan terbuka; dan bak muatan tertutup.
> 3) Bak muatan terbuka dan tertutup harus memenuhi persyaratan paling sedikit:
> panjang, lebar, dan tinggi ukuran bak muatan harus sesuai dengan spesifikasi teknis Kendaraan Bermotor dan daya angkut; jarak antara dinding terluar bagian belakang kabin dengan bak muatan bagian depan paling sedikit 150 milimeter untuk kendaraan sumbu belakang tunggal dan 200 milimeter untuk Kendaraan Bermotor dengan sumbu belakang ganda atau lebih; dinding terluar bak muatan bagian belakang tidak melebihi ujung landasan bagian belakang kecuali untuk *dump truck*; dan lebar maksimum bak muatan terbuka tidak melebihi: 50 milimeter dari ban terluar pada sumbu kedua atau sumbu belakang Kendaraan untuk Kendaraan Bermotor sumbu ganda; atau lebar kabin ditambah 50 milimeter pada sisi kiri dan 50 milimeter pada sisi kanan untuk Kendaraan Bermotor sumbu tunggal.
> 4) Dalam hal tinggi bak muatan terbuka pada Mobil Barang sebagaimana dimaksud lebih rendah dari jendela kabin belakang, pada jendela kabin belakang Mobil Barang harus dipasang teralis.
> 5) Untuk bak muatan tertutup selain memenuhi persyaratan sebelumnya, juga harus memenuhi persyaratan tinggi bak muatan tertutup diukur dari permukaan tanah paling tinggi 4.200 milimeter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar Kendaraan Bermotor.”

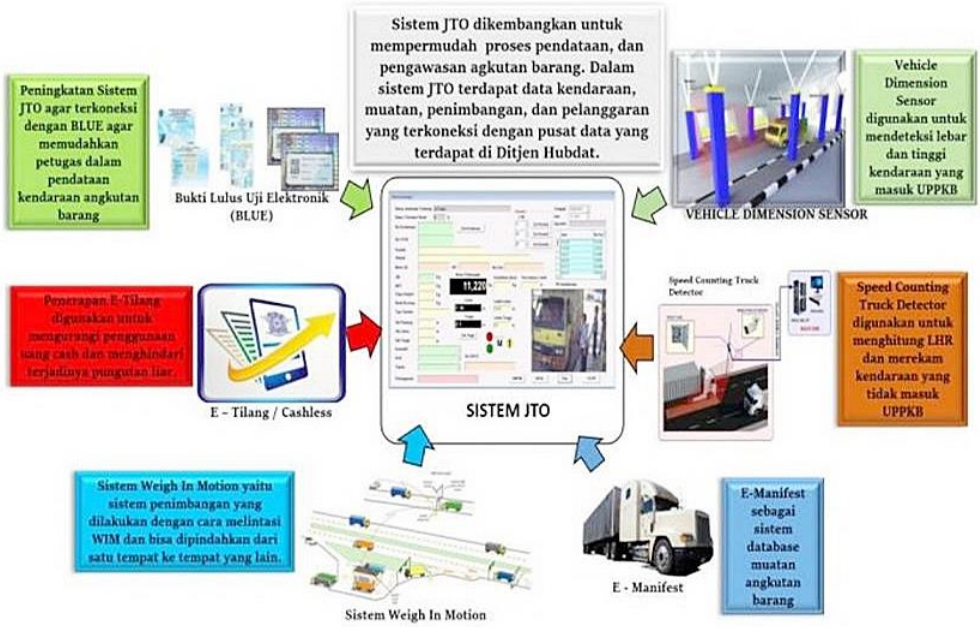
Pembatasan dimensi juga dibatasi dengan kelas jalan, sebagaimana diatur dalam Pasal 19 ayat (2) UU LLAJ. Adapun jika ditemukan pelanggaran yang dilakukan angkutan barang umum terkait, dalam Pasal 7 ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dapat menyita kendaraan bermotor.

2. Urgensi Pengaturan Daya Angkut dan Dimensi

Keberadaan aturan daya angkut dan dimensi untuk angkutan barang umum tentu sangat penting, mengingat potensi pelanggaran yang dilakukan angkutan barang umum cukup tinggi. Adapun urgensi pengaturan daya angkut dan dimensi, sebagai berikut:

1) Untuk melindungi infrastruktur jalan yang lebih cepat rusak yang menyebakan kerugian negara melalui biaya perbaikan jalan yang disebabkan oleh pelanggaran muatan berlebih.
2) Menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dan korban fatalitas kecelakaan lalu lintas, pengaruh secara teknis antara lain seperti kecepatan rendah, pecah ban, maupun rem tidak berfungsi.
3) Menurunnya jumlah pelanggaran kelebihan muatan, dimensi kendaraan, tata cara pemuatan barang, kesesuaian muatan sumbu terberat dengan kelas jalan yang dilalui dan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan.
4) Terwujudnya penyelenggaraan angkutan barang yang memenuhi standar keselamatan, ketertibandan keamanan.
5) Mencegah pencemaran lingkungan berupa peningkatan polusi udara, akibat gas buang berlebih.

E. Tinjauan Mengenai Jembatan Timbang Online



Gambar 2.1 Sistem Jembatan Timbang Online (JTO)

Jembatan Timbang Online merupakan digitalisasi dari jembatan timbang sebelumnya, di mana jembatan timbang online berarti sudah terhubung dengan komputer dan online dengan pusat data. Sistem online diterapkan di 73 Jembatan Timbang Online yang terdiri atas 22 jembatan timbang yang sudah ada dan 51 jembatan timbang baru. Jembatan Timbang Online (JTO) terdiri atas beberapa unsur, antara lain:

a. *Traffic Counting*, untuk menghitung jumlah kendaraan keluar dan masuk.
b. *Dimension Sensor*, untuk mengukur dimensi truk secara otomatis.
c. *Truck Detector,* untuk mengetahui isi muatan truk.[27]

[27] Khusnul Khotimah, *et.al,* 2022, *Tantangan Dalam Upaya Normalisasi Truk ODOL,* Jawa Barat: Penerbit Media Sains Indonesia, hlm. 225.

Jembatan Timbang Online (JTO) terintegrasi dengan sistem Bukti Lulus Uji Elektronik (BLUe). Menggabungkan sistem JTO dan BLUe cukup dengan membaca kode dari *Smart Card* atau *QR Code* untuk melihat data kendaraan, sehingga tidak perlu dimasukkan lagi. *Smart Card*, sertifikasi Lulus Uji, dan *Sticker* Hologram yang merupakan *output* dari sistem BLUe, datanya dapat terhubung dengan sistem JTO dan diharapkan dapat membantu dalam pengawasan dan penindakan angkutan barang. Adapun untuk kartu uji KIR berupa BLUe ini, sudah mulai diberlakukan oleh Kementerian Perhubungan sejak 1 Januari 2020. BLU-e ini berisikan data-data kendaraan mulai dari nomor polisi, pemilik kendaraan, jenis kendaraan, merek hingga dimensi, dan bobot kendaraan.[28]

Sistem E-Tilang melengkapi pengembangan jembatan timbang dengan tujuan untuk menghindari adanya kontak antara pengemudi dengan petugas. Jika terdapat pelanggaran yang tercatat di sistem, pengemudi akan diberitahukan terkait kelebihan atau pelanggarannya. Kemudian pengemudi akan membayar di Bank atau melalui mesin EDC (*Electronic Data Capture*) yang berada di masing-masing jembatan timbang.[29]

Terkait alat penimbangan yang membantu penyelenggaraan jembatan timbang online, terdiri atas penimbangan metode statis dan alat penimbangan metode dimanis. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang

[28] *Ibid,* hlm. 226.
[29] *Ibid.*

Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, memuat penjelasan bahwa alat penimbangan metode statis adalah alat penimbangan kendaraan bermotor dalam keadaan diam, sedangkan alat penimbangan metode dinamis adalah alat penimbangan kendaraan bermotor dalam keadaan bergerak (*weight in motion).*

F. Tinjauan Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)

Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut UPPKB adalah unit kerja di bawah Kementerian Perhubungan yang melakukan pengawasan terhadap muatan barang menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap di lokasi-lokasi tertentu. Sebelumnya, UPPKB berada di bawah Dinas Perhubungan Provinsi, namun saat ini pengoperasian UPPKB sudah di ambil alih oleh Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dikarenakan belum memberikan perbubahan yang signifikan bagi penggun jalan.[30]

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, mengatur tugas Balai Pengelola Transportasi Darat

[30] SuperAdmin, 2023, *Mengenal Jembatan Timbang*, Dishub Purwakarta, Edisi 17 Juni 2023 https://dishub.purwakartakab.go.id/mengenal-jembatan-timbangan/ (diakses 24 April 2024)

yang mana salah satu tugas Balai Pengelola Transportasi Darat ialah melaksanakan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor. UPPKB memiliki kewenangan dalam melakukan pengawasan terhadap muatan barang, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 169 UU LLAJ dan Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Pasal 73 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaran Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, mengatur mengenai lokasi Pengawasan muatan Angkutan Barang yang dilaksanakan pada lokasi unit pelaksana penimbangan Kendaraan Bermotor, tempat istirahat, kawasan industry, pelabuhan, terminal barang, dan ruas jalan.

Pasal 11 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan memperjelas tugas UPPKB, mengatur mengenai kewenangan UPPKB dalam penyelengaraan alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Kemudian, Pasal 12 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan memperjelas tugas UPPKB, memuat aturan bahwa:

> “UPPKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, penindakan, dan pencatatan kendaraan angkutan barang beserta muatannya dengan menggunakan alat penimbangan.”

Pasal 13 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, diatur penyelenggaraan fungsi UPPKB dalam melaksanakan tugasnya, sebagai berikut:

> "a. pengawasan, penindakan, dan pencatatan:
> 1) tata cara pemuatan barang;
> 2) dimensi kendaraan angkutan barang;
> 3) penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang;
> 4) persyaratan teknis dan laik jalan;
> 5) dokumen angkutan barang;
> 6) kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa;
> 7) jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan
> 8) jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.
> b. Perawatan dan pemeliharaan peralatan dan fasilitas UPPKB;
> c. Pelaksanaan koordinasi dalam menjamin ketertiban, keamanan, dan kelancaran arus lalu lintas kendaraan angkutan barang di UPPKB serta keselamatan pengguna jalan;
> d. Pencatatan penerimaan, penyimpanan, inventarisasi, dan pengeluaran barang;
> e. Pengaturan lalu lintas di area UPPKB;
> f. Pengelolaan administrasi perkantoran, evaluasi, dan pelaporan."

Pasal 37 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, mengatur mengenai kewenangan UPPKB dalam melaksanakan penindakan terhadap pelanggaran berupa:

> "a. Pelanggaran dokumen kendaraan dan ketidaksesuaian dokumen perjalanan/surat muatan dengan jenis barang yang diangkut;
> b. Pelanggaran kelebihan daya angkut mobil barang atau berat muatan yang melebihi 5% dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan dalam bukti lulus uji;
> c. Pelanggaran tata cara pemuatan barang;

d. Pelanggaran dimensi kendaraan;
e. Pelanggaran Muatan Sumbu Terberat (MST) terhadap kelas jalan;
f. Pelanggaran persyratan teknis dan laik jalan."

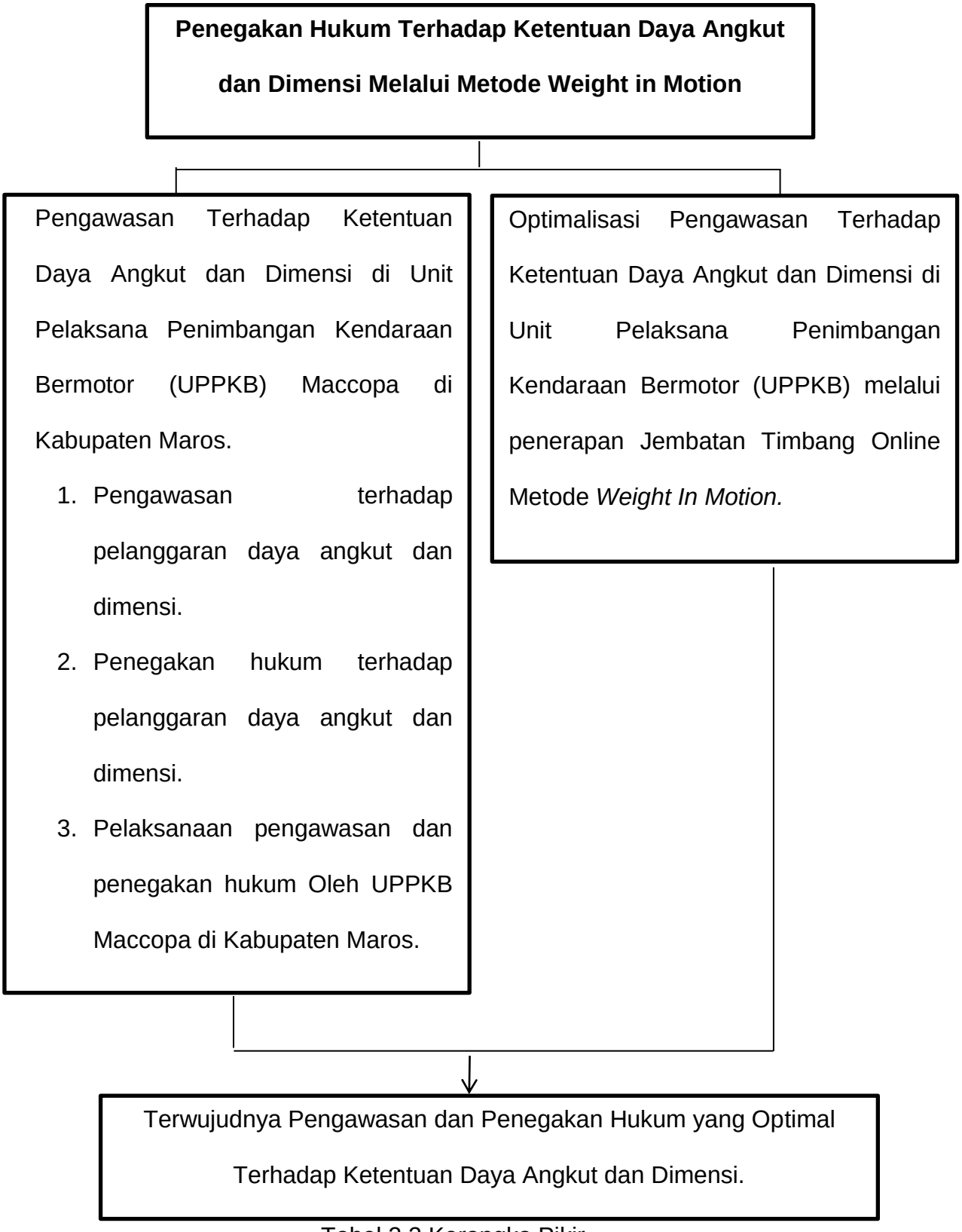
Pemeriksaan terhadap angkutan barang umum diatur dalam Pasal 11 ayat (1) Peraturan Pemerintah 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengatur perihal tugas pemeriksaan terhadap kendaraan bermotor yang mana pemeriksaan ini dilakukan oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil, selanjutnya disebut PPNS di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tugas PPNS di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk melakukan pemeriksaan terhadap tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji, fisik kendaraan bermotor, daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang, dan/atau izin penyelenggaraan angkutan secara berkala atau insidentil.

Dalam Pasal 14 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, diatur mengenai pelaksanaan fungsi UPPKB di luar UPPKB yang mana Fungsi UPPKB berupa pengawasan, penindakan, dan pencatatan dapat dilakukan di luar wilayah UPPKB dengan menggunakan alat penimbangan yang dapat dipindahkan (*portable)* oleh PPNS bersama petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai bagian dari pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, operasional pelayanan UPPKB berkaitan dengan pelaksaan penimbangan yaitu:

> "1) UPPKB dioperasikan selama 24 jam/7 hari atau dapat disesuaikan dengan kondisi lalu lintas angkutan barang pada wilayah masing-masing dan ditetapkan oleh Kepala UPPKB.
> 2) Pelaksaan pelayanan penimbangan UPPKB dilakukan dengan mekanisme pelayanan 1 arah atau 2 arah sesuai dengan ketentuan yang telah diatur.
> Kegiatan pelaksanaan penimbangan Kendaraan Bermotor pada UPPKB terbagi dalam 5 kegiatan sebagai berikut:
> 1) Pemeriksan dokumen kendaraan dan dokumen perjalanan;
> 2) Penimbangan kendaraan bermotor pada *platform*;
> 3) Pemeriksaan tata cara pemuatan angkutan barang;
> 4) Pemeriksaan dimensi kendaraan;
> 5) Pemeriksaan Muatan Sumbu Terberat (MST) terhadap kelas jalan;
> 6) Pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan."

G. Kerangka Pikir



Tabel 2.2 Kerangka Pikir