

# LAPORAN PENELITIAN

## PENEGAKAN HUKUM PELANGGARAN OVER DIMENSION OVER LOADING DALAM PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN TEGAL



OLEH :

**NAMA** : Ratna Riyanti

**Desy Daspira**

**NIM** : 2074201002

**BIDANG KAJIAN UTAMA** : HUKUM TATA NEGARA

**PROGRAM STUDI S1 HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS PAHLAWAN TUANKU TAMBUSAI**

**2024**

## ABSTRAK

Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2019 merupakan sebuah kebijakan yang memberikan arahan dan petunjuk kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terkait pengawasan terhadap mobil barang yang melakukan pelanggaran muatan lebih (overloading) dan pelanggaran ukuran lebih (over dimension). Masih banyaknya ditemukan truk melebihi muatan yang melintas di sepanjang Jalan Pantura yang membuat peneliti tertarik untuk melakukan penelitian pengawasan over loading dan over dimension oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal Berdasarkan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2019. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengawasan oleh Dinas Perhubungan dan faktor penghambat yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dalam mengawasi mobil barang yang melakukan pelanggaran ukuran lebih dan muatan lebih. Metode penelitian yang digunakan adalah hukum sosiologis, yaitu Penelitian yang menganalisis dan mempelajari fungsi hukum di masyarakat. Penelitian ini bersifat deskriptif analitis dengan teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling dengan analisis data kualitatif kemudian penarikan kesimpulan secara induktif. data yang diperoleh melalui wawancara dengan pihak terkait, observasi lapangan, dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal belum maksimal, karena kurangnya pengawasan langsung seperti mengadakan Operasi Razia yang melibatkan pihak Kepolisian dan Instansi terkait lainnya yang dilakukan di seluruh wilayah Kabupaten Tegal. Operasi Razia ini tentunya bertujuan untuk melakukan pengawasan dan penertiban terhadap angkutan barang yang melakukan pelanggaran ukuran lebih dan muatan lebih, agar mengurangi tingkat kerusakan pada jalan, meningkatkan keselamatan pengendara dan mengurangi tingkat kecelakaan. Adapun faktor penghambat yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dalam hal pengawasan dan penertiban truk yang bermuatan lebih dan ukuran lebih diantaranya : kurangnya sumber daya manusia dalam hal ini personel atau pegawai Dinas Perhubungan yang belum sebanding dengan luasnya wilayah Kabupaten Tegal, minimnya anggaran serta teknologi yang memadai untuk mendeteksi pelanggaran. Hal ini di buktikan berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal.

Kata Kunci : Pengawasan, Over Dimension, Over Loading.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pesatnya pertumbuhan ekonomi dalam bidang industri dan perdagangan di Indonesia merupakan suatu alasan pemerintah mengeluarkan peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang-Undang tersebut dijelaskan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung Pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Joachim Friedrich, 2004) .

Di era persaingan ekonomi global saat ini, negara-negara di dunia saling berlomba untuk menjadi negara yang maju. Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang terus mengejar ketertinggalannya, salah satu hal utama yang terus diperbaiki oleh pemerintah adalah pembangunan ekonomi (Muhammad Hasan & Muhammad Azis, 2018). Target keberhasilan pembangunan dibidang ekonomi harus ditunjang dengan pengembangan sistem transportasi yang baik. Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat dan merupakan urat nadi dalam pembangunan ekonomi suatu Negara (Tsani & Muhammad Rifqi, dll, 2020).

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan dengan menggunakan alat dari suatu lokasi ke lokasi yang akan dituju, biasanya berupa barang atau orang. Karena permintaan masyarakat akan transportasi barang tinggi, maka terbentuklah

jasa angkutan. Transportasi pada dasarnya mempunyai dua fungsi utama yaitu melayani kebutuhan akan transportasi dan merangsang perkembangan. Masalah transportasi atau perhubungan merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara berkembang maupun negara maju. Dan salah satu masalah yang dialami di Indonesia saat ini adalah pelanggaran Overdimensions dan Overloading (Aloysius R Entah, 2016).

Jalan merupakan suatu kebutuhan yang sangat esensial dalam transportasi (Abdul Kadir, 2006). Transportasi darat merupakan transportasi utama masyarakat dalam pemindahan orang dan barang ( Razi Muhammad & Sumberdaya Ilmu Ekonomi Konsentrasi Pembangunan, 2014) Mengejar pembangunan ekonomi di Indonesia, hal utama yang menjadi prioritas adalah pemerataan bahan-bahan pokok setiap daerah. Namun dalam pengiriman barang setiap daerah terjadi suatu masalah yang merugikan negara yang timbul dari angkutan transportasi. Hal ini merupakan masalah yang timbul dari truk ODOL (*overdimension overloading*) dengan ukuran yang berlebih dan muatan yang melampaui kapasitas sehingga merusak infrastruktur jalan dan mengakibatkan tingginya angka kecelakaan (Alfian, Alfian. 2020). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan aturan yang dibuat oleh pemerintah guna mengatur kendaraan di jalan raya.

Berdasarkan Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan tidak Bermotor (Meta Suryani & Anis Mashdurohatun, 2016). Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur tentang kriteria setiap dimensi kendaraan

bermotor di jalan raya karena setiap kendaraan memiliki pengelompokannya menurut kelas jalannya masing masing (Riesxo Nurrachmad, & Hartanto, 2020).

Pengelompokan kendaraan didasarkan pada golongan kelas dari mulai kendaraan kecil hingga kendaraan besar. Tujuan dari penggolongan kendaraan jalan adalah untuk mencegah kerusakan jalan dan juga untuk mencegah kerusakan terhadap kendaraan pengangkut beban yang mengangkutnya (Intani & Pingkyta Dian Dwinta, 2019). Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengatur bahwa pengelompokan jalan menurut kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas :

1. 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;

2. 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;

3. 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

4. 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.

Salah satu penyebab tingginya angka kecelakaan di jalan, khususnya di jalan tol adalah dari kendaraan overdimension overloading (ODOL). Kendaraan bermotor, khususnya angkutan truk yang mana telah sesuai spesifikasinya dimodifikasi oleh pengusaha pengangkutan darat untuk dapat mengangkut barang yang melebihi kapasitas kendaraan tersebut. Hal ini dilakukan oleh pengusaha agar dapat memperoleh keuntungan yang besar dalam sekali jalan dengan memaksakan batas maksimum daya angkut kendaraan tersebut. Hal ini membuat infrastruktur jalan semakin cepat rusak dan menurut data ekonomi menyebutkan bahwa setiap tahun negara mengalami kerugian sebesar Rp. 43 triliun dikarenakan harus memperbaiki jalan yang rusak akibat truk bermuatan berlebihan, Semakin banyaknya truk ODOL di jalanan, memberikan dampak besar yang mana salah satunya adalah dampak ketidakpatuhan dari angkutan truk ODOL yang berpengaruh besar pada tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan. Selain itu pengaruh secara teknis akibat truk ODOL yang berujung pada insiden fatal yang beragam (Syairur Rozi, 2021).

Hal ini disebabkan pada kelalaian dan juga kurangnya pengawasan atas uji kendaraan oleh instansi Dinas Perhubungan dan juga dari pengusaha kendaraan yang tidak memeriksakan kendaraannya secara berkala. Selain UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur mengenai penggolongan kendaraan di jalan, terdapat pula Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (selanjutnya disebut PP No 74/2014) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan

bermotor di Jalan (selanjutnya disebut Permenhub No 134/205) serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.736/AJ.108/2017 tentang Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (selanjutnya disebut Perdirjen Perhubdar No SK.736/AJ.108/2017).

Namun meskipun terdapat adanya peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai angkutan jalan dan penimbangan kendaraan, tidak membuat pengusaha pengangkutan darat mematuhi mengenai aturan tersebut . Salah satu penyebab ketidakpatuhan pengusaha pengangkutan darat terhadap aturan yang telah ditentukan mengenai penimbangan kendaraan adalah terkait dengan pembuatan dokumen angkutan yang tidak sesuai sebagai syarat penggunaan di jalan. Hal ini disebabkan dalam pengurusan Sertifikat Registrasi Uji Tipe kendaraan (SRUT) untuk registrasi pembuatan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) serta pemakaian uji kir para pengusaha transportasi memalsukan data ukuran kendaraan aslinya saat pengurusan pembuatan surat-surat kendaraan mereka melalui petugas dinas perhubungan, yang membuat kendaraan para pengusaha transportasi berbeda ukuran dengan data ukuran aslinya.

Hal ini memudahkan para pengusaha transportasi angkutan barang (transporter) menggunakan dokumen palsu tersebut untuk memodifikasi kendaraan hingga dimensinya berbeda dari seharusnya. Dimensi yang tidak sesuai dapat mengakibatkan angkutan membawa muatan yang melebihi kemampuannya sehingga memberikan keuntungan yang besar kepada para transporter dalam memuat kiriman muatannya yang berlebihan. Banyaknya pelanggaran terhadap kendaraan ODOL dapat juga terjadi karena adanya kerja sama antara pengusaha pengangkutan darat, karoseri (perusahaan/bengkel pembuatan badan kendaraan yang dilakukan di atas casis) dan petugas Dinas Perhubungan (Dishub) untuk meloloskan uji kelayakan SRUT

dan uji kir kendaraan sehingga menyebabkan kelebihan panjang, lebar dan tinggi (overdimension) kendaraan yang tidak sesuai dengan surat keterangan rancang bangun (SKRB) dan kelebihan beban (overloading) yang melebihi jumlah berat yg diizinkan berdasarkan aturan yang ditetapkan oleh kementerian perhubungan ( Setya Wijayanta, et.al, 2019).

Permasalahan overdimension, untuk mengetahui kendaraan tersebut melakukan pelanggaran atau tidak overdimension maka dapat diketahui melalui pengujian di tempat pengujian kendaraan/uji KIR di dinas perhubungan kota setempat. Untuk masalah overloading sendiri dapat diketahui disaat kendaraan angkutan barang tersebut melakukan perjalanan pengiriman barang dan melalui jembatan timbang yang dimiliki oleh kementerian perhubungan. Pelanggaran muatan itu sendiri terdiri dari berbagai macam aspek yaitu mulai dari muatan melebihi tonase, muatan tidak tertera dalam dokumen pengiriman dan muatan melebihi ketentuan yang dapat membahayakan pengguna jalan (Syahfila Adam, 2019). Kementerian perhubungan telah berusaha mempersempit ruang gerak pelaku kendaraan ODOL dengan melakukan operasi di jalan raya (Verdifauzi Aditya. 2018).

Pelaku pelanggaran kendaraan ODOL tidak lagi dikenakan tilang tetapi berupa sanksi pidana atau denda sebagaimana diatur dalam Pasal 277 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana



penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pada Pasal 50 ayat (1) disebutkan bahwa pengendara atau pelaku usaha akan dikenakan pidana paling lama satu tahun atau denda paling banyak 24 juta rupiah. Namun jika kendaraan tersebut tidak diproduksi di dalam negeri maka akan dimodifikasi sesuai dengan peraturan yang berlaku. Hal ini terdapat pada pasal 50 ayat (1) yaitu “Uji tipe sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe”. Kendaraan yang sudah melakukan perubahan atau modifikasi harus dilakukan uji tipe ulang agar sesuai dengan peraturan serta tertuang dalam Pasal 307 setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) ( Barda Nawawi Arief, 2005).

Penyebab lain perusahaan melakukan over dimension dan over loading ini adalah terbatasnya moda transportasi pengangkutan barang. Permintaan akan barang semakin tinggi oleh masyarakat karena itu kebutuhan akan transportasi meningkat. Perkembangan masyarakat yang cepat berpengaruh juga terhadap perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK). Saat ini akses belanja kebutuhan tidak harus dilakukan di pasar atau swalayan, karena beberapa kebutuhan sudah tersedia di toko online dan bisa dilakukan di rumah. Hal ini membuat perusahaan kesulitan dan menyebabkan mereka melakukan pelanggaran *over dimension over*

*loading* (ODOL) ini. Infrastruktur belum optimal untuk mendukung transportasi angkutan barang, seperti kondisi jalan yang tidak sesuai dengan daya angkut barang dan kurangnya fasilitas dalam angkutan barang tersebut. (Marlina, 2011).

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai transportasi nasional harus dikembangkan sesuai dengan perannya untuk menjaga keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas untuk mendukung perekonomian negara. Di Indonesia terdapat banyak sekali jenis kendaraan, sehingga terdapat beberapa golongan kendaraan. Dalam angkutan barang terdapat berat maksimum kendaraan bermotor yang sesuai dengan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) dan Jumlah Berat Kombinasi yang Diizinkan (JBKI) kendaraan bermotor berupa kereta tempelan atau kereta gandengan untuk melalui suatu ruas jalan. Besaran JBI dan JBKI untuk suatu kendaraan berdasarkan konfigurasi sumbu (Sumbu roda/ban) kendaraan dan kelas jalan dilalui yaitu sebagai berikut:

**TABEL 1**

**Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) Kendaraan**

No.	Konfigurasi Sumbu	Jenis Kendaraan	Kelas Jalan	JBT (TON).
1.	1.1	Truk Ringan	II	12
2.	1.1	Truk Ringan	III	10
3.	1.2	Truk Besar	II	16
4.	1.2	Truk Besar	III	14
5.	11.2	Truk Tronton	II	21
6.	11.2	Truk Tronton	III	19
7.	1.22	Truk Tronton	II	24
8.	1.22	Truk Tronton	III	21
9.	1.1.22	Truk Tronton	II	30-33

10.	1.1.22	Truk Tronton	III	27-29
11.	1.1.222	Truk Tronton	II	33-37
12.	1.1.222	Truk Tronton	III	30-34
13.	1.222	Truk Tronton	II	27-30
14.	1.222	Truk Tronton	III	24-27

Sumber Data : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2008

## TABEL II

### Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) Kendaraan

No.	Konfigurasi Sumbu	Jenis Kendaraan	Kelas Jalan	JBT (TON).
1.	1.2-22	Truk Trailer	II	34
2.	1.2-22	Truk Trailer	III	29
3.	1.22-22	Truk Trailer	II	42-26
4.	1.22-22	Truk Trailer	III	36-38
5.	1.22-222	Truk Trailer	II	26-56
6.	1.22-222	Truk Trailer	III	39-46
7.	1.2+2.2	Truk Gandengan	II	36
8.	1.2+2.2	Truk Gandengan	III	30
9.	1.2+2.2	Truk Gandengan	III	

Sumber Data : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2008

Salah satu instansi yang mengawasi kendaraan kelebihan muatan dan kendaraan yang tidak sesuai dengan standar produksi pabrik adalah instansi Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dan Kepolisian Resort Tegal. Pada tahun 2021, 2022 dan 2023 data sementara yang ada di Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dalam pengawasan dan beberapa kendaraan yang sudah ditindak.

Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal bekerja sama dengan Polres Tegal untuk menindak kendaraan yang tidak sesuai peraturan. Namun ada beberapa kendala yang dihadapi pegawai lapangan di Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal, selain harus izin ke kepolisian, masalah biaya operasional juga menjadi kendala. Dimana harus terdapat anggaran khusus untuk melakukan penindakan ODOL tersebut. Jika anggaran tersebut tidak ada atau tidak dipenuhi, maka Dinas Perhubungan hanya melakukan pengawasan, dan jika melihat kendaraan yang melakukan pelanggaran, pihak Dinas Perhubungan hanya bisa memberi peringatan saja. Masih banyaknya kendaraan angkutan barang yang tidak memiliki surat-surat yang lengkap dan tidak sesuai dengan Kartu Uji Berkala Kendaraan Bermotor. Kartu Uji Berkala Kendaraan Bermotor wajib dimiliki oleh semua kendaraan angkutan barang, kartu ini berguna untuk menandakan bahwa kendaraan tersebut masih layak jalan.

Dinas Perhubungan sudah melakukan beberapa sosialisasi kepada pihak pelaku usaha, pemilik atau pengendara tentang Over Dimension Over Loading ini. Jika kedapatan melanggar ODOL pertama kali, maka hanya diberikan peringatan pertama berupa teguran, namun jika sudah lebih dari sekali melakukan pelanggaran, maka akan diberikan sanksi sesuai sesuai Pasal 277 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah) (Bambang Poernomo, 2020).

Diketahui bahwa pengawasan *Over Dimension Over Loading* yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan juga melibatkan anggota kepolisian. Anggota kepolisian disini hanya menjadi pendamping dalam pengawasan *Over Dimension* dan *Over Loading*, hal ini karena Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal tidak bisa melakukan penilangan dan terjun ke lapangan tanpa didampingi oleh salah satu pihak kepolisian (Lilik Mulyadi, 2021).

Dinas Perhubungan tidak bisa melakukan tindakan Tilang karena peraturan yang ada bahwa kepolisian yang mempunyai kewenangan untuk melakukan penilangan (Djoko Prakoso, Surat Dakwaan, Tuntutan Pidana dan Eksaminasi Perkara di Dalam Proses Pidana, 1988).

Selain moda transportasi yang terbatas, biaya dalam pengangkutan dan pemuatan barang juga menjadi masalah kenapa banyaknya perusahaan jasa angkutan barang melakukan pelanggaran *Over Dimension Over Loading* (Sofyan M. Saleh, et al.,2009) Pendapatan yang didapat tidak sesuai dengan biaya yang dikeluarkan, bahkan ada biaya tak terduga yang dikeluarkan oleh pihak perusahaan atau pemilik kendaraan angkutan barang. Biaya tak terduga adalah berupa biaya muat barang, transportasi kapal (jika keluar pulau), biaya KIR dan biaya perbaikan kendaraan. Berdasarkan permasalahan *Over Dimension Over Loading* yang terjadi di Kabupaten Tegal serta pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal. Maka penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul : “ **PENEGAKAN HUKUM PELANGGARAN OVER DIMENSION OVER LOADING DALAM PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN TEGAL**”.

## **B. Perumusan Masalah :**

Perumusan masalah yang akan diangkat dalam penelitian tesis ini adalah :

1. Bagaimana penegakan hukum pelanggaran Over dimension Over Load oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal sebagaimana tentang UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terhadap kendaraan yang Over Dimension Over Loading?

## **C. Tujuan Penelitian :**

Berdasarkan uraian dari perumusan masalah di atas, maka tujuan penelitiannya adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penegakan hukum pelanggaran Over dimension Over Load oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal sebagaimana tentang UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Untuk mengetahui pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terhadap kendaraan yang Over Dimension Over Loading.

## **D. Manfaat Penelitian :**

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

### **a. Manfaat Secara Teoritis :**

Penelitian ini diharapkan untuk mendapatkan pengetahuan dan wawasan penelitian dalam menerapkan ilmu yang telah diperoleh di bangku kuliah dalam dunia kerja yang sesungguhnya.

b. Manfaat Secara Praktis :

Sebagai bahan masukan dan tambahan bagi kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dan Pemerintah Kabupaten Tegal ke arah yang lebih baik lagi. Hasil dari penelitian diharapkan dapat menjadi bahan bagi penulis selanjutnya yang ingin meneliti masalah yang sama dan menjadi referensi bacaan bagi semua pihak yang membutuhkannya khususnya pada jurusan Ilmu Hukum.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Konseptual**

##### 1. Tinjauan tentang Transportasi

Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Alat pendukung apa yang dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut dan alih ini bisa bervariasi tergantung pada:

- Bentuk objek yang akan dipindahkan tersebut.
- Jarak antara suatu tempat ke tempat lain.
- Maksud objek yang akan dipindahkan tersebut. Ini berarti, alat pendukung yang digunakan untuk proses pindah harus cocok dan sesuai dengan objek, jarak dan maksud objek, baik dari segi kuantitasnya maupun segi kualitasnya.

Transportasi memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan pergerakan atau mobilitas tanpa dibatasi oleh jarak, waktu, dan ruang, sehingga transportasi merupakan elemen yang tidak terpisahkan dari tata ruang, dikarenakan transportasi juga dipengaruhi dan mempengaruhi aspek geografi. Hal yang menyebabkan transportasi dan aspek geografi saling berhubungan yaitu dasar dari sistem tata ruang yang kompleks adalah infrastruktur transportasi, terminal, peralatan, dan jaringan, serta pendukung utama dari interaksi antara geografi dan spasial adalah transportasi melalui simpul yang merupakan titik akses ke sistem distribusi atau sebagai lokasi perantara dalam jaringan transportasi (Rodrigue et al, 2016). Begitupun pernyataan Aminah (2010), bahwa transportasi adalah komponen utama dalam dalam sistem kehidupan, sistem pemerintahan dan sistem kemasyarakatan.



Ketersediaan sarana transportasi menjadi bagian yang penting untuk mendukung fungsi dasar dari transportasi yakni menghubungkan antara tempat tinggal dan tempat tujuan dilakukannya pergerakan. Ketersediaan fasilitas transportasi yang beragam merupakan aneka pilihan yang dapat disediakan untuk mendukung mobilitas masyarakat ke tempat kerja, pasar, sarana rekreasi, sarana pendidikan, dan berbagai sarana lainnya didalam suatu kota (Khisty dan Lall, 2005).

Sjafruddin (2013) memaparkan bahwa di negara berkembang khususnya Indonesia permasalahan transportasi sering dikaitkan dengan isu-isu utama dalam perkembangan suatu wilayah seperti isu pertumbuhan penduduk dan urbanisasi, isu perkembangan bentuk perkotaan, isu perkembangan jenis aktivitas atau tata guna lahan, isu kebijakan dekonstruksi planologis dan otonomi daerah, dan isu pertumbuhan ekonomi. Isu-isu tersebut dianggap memiliki kaitan yang erat dengan permasalahan transportasi, sehingga untuk menyelesaikan isu-isu tersebut dibutuhkan adanya pembangunan infrastruktur dan penyediaan sarana transportasi serta penataan sistem transportasi yang berkelanjutan. Akan tetapi dalam merumuskan satu kebijakan untuk mengatasi permasalahan transportasi dibutuhkan adanya pendekatan dari sisi penyediaan (supply) dan kebutuhan (demand), sehingga dibutuhkan adanya keterpaduan dari tindakan-tindakan untuk mengatasi permasalahan transportasi dan para pemangku kepentingan (stake holder) yang terlibat didalamnya.

Pembangunan transportasi berkelanjutan harus dapat dipertanggung jawabkan sesuai dengan kebutuhan lokal dan permasalahan yang dihadapinya. Adapun aspek-aspek yang perlu diperhatikan dalam menciptakan transportasi yang berkelanjutan, diantaranya aspek kelembagaan, sosial budaya, regulasi, penegak hukum, dan penyediaan sumber daya manusia yang terpadu, sehingga kebijakan yang akan dirumuskan dapat menjawab permasalahan secara

efektif dan efisien. Sistem transportasi publik merupakan salah satu cara untuk menciptakan kota berkelanjutan dengan mempertimbangkan waktu tempuh dan lingkungan. Akan tetapi, dalam menciptakan sistem transportasi publik yang berkelanjutan terdapat model transportasi empat langkah yang memperhatikan bangkitan perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan moda dan rute perjalanan (Aldas, et all, 2018). Sedangkan menurut Aminah (2010), sistem transportasi adalah sebuah elemen dasar dalam membangun sebuah infrastruktur yang berpengaruh terhadap pola perkembangan perkotaan. Sistem transportasi secara makro terdiri dari sistem kegiatan, system jaringan dan sistem pergerakan yang saling terhubung yang sebenarnya terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro yang juga saling terhubung dan mempengaruhi yakni sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan <sup>1</sup>(Tamin dan Frazila, 1997).

Terdapat delapan prinsip dalam pengembangan sistem transportasi berkelanjutan yakni berjalan, siklus, menghubungkan, transit, campur, kerapatan, kompak, dan pergeseran. Prinsip-prinsip tersebut harus diperhatikan dalam melakukan pengaturan kota dan langkah-langkah pembangunan untuk meningkatkan kondisi kehidupan penghuni perkotaan (Vashisth, et all, 2018). Terdapat beberapa intervensi terhadap beberapa aspek untuk menerapkan konsep transportasi berkelanjutan yakni aspek ekonomi, aspek sosial dan aspek lingkungan. Aspek ekonomi yang berkaitan dengan konsep transportasi berkelanjutan adalah terciptanya aksesibilitas yang mudah dan efisien untuk mendukung mobilitas penduduk internal di kawasan metropolitan, serta terciptanya aktivitas transportasi yang produktif. Begitupun dengan aspek sosial yang berkaitan dengan konsep transportasi berkelanjutan terdiri dari kelembagaan, peraturan terkait, kebijakan, dan keselamatan.

---

<sup>1</sup> Tamin, O.Z. 2000. Perencanaan & Pemodalan Transportasi. Bandung, ITB

## 2. Tinjauan tentang Dasar Hukum/Regulasi Transportasi

Kebijakan pembangunan transportasi nasional pertama-tama tercermin dalam kebijakan pengembangan sektor transportasi dalam kesisteman yang dikenal sebagai SISTRANAS (sistem transportasi nasional) yang telah lama dipersiapkan, dilaksanakan dan dikembangkan oleh pemerintah nasional.<sup>2</sup> (Rustian Kamaludin, 2003).

### 1. Definisi

Hukum adalah keseluruhan norma, yang oleh penguasa negara atau penguasa masyarakat yang berwenang menetapkan hukum, dinyatakan atau dianggap sebagai peraturan yang mengikat bagi sebagian atau seluruh anggota masyarakat, dengan tujuan untuk mengadakan suatu tatanan yang dikehendaki oleh penguasa tersebut.<sup>3</sup> (Asyhadi Zaeni, 2012). Pengertian transportasi berasal dari kata Transportare, dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya.<sup>4</sup> (Kamaludin, 2003). Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.<sup>5</sup> (Muhammad Abdulkadir, 2008 : 7).

---

<sup>2</sup> Rustian Kamaludin, *Ekonomi transportasi: karakteristik, teori, dan kebijakan*, Ghalia Indonesia, 2003, Jakarta.

<sup>3</sup> Asyhadi Zaeni, 2012. *Hukum Bisnis Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia (Edisi Revisi)*, Rajawali Pers, Jakarta.

<sup>4</sup> Ibid.,

<sup>5</sup> Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, P. T. Citra Aditya Bakti, 2008, Universitas Syah Kuala, hlm. 7

Peraturan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur tentang jasa pengangkutan. Hukum Transportasi adalah sekumpulan norma hukum yang mengatur hubungan hukum antara pemilik jasa angkutan dan pengguna jasa angkutan.

## 2. Dasar Hukum

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. (Rustian Kamaludin, 2003). Peran penting di semua sektortersebut mengharuskan adanya hukum yang mengatur masalah transportasi agar tercipta keselarasan dan transportasi yang baik yang mampu menjadi alat untuk digunakan sebagaimana mestinya. Transportasi atau pengangkutan di Indonesia juga tidak terlepas dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) pada Buku Ketiga tentang Latin yaitu Perikatan dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Buku Kedua titel Kelima. KUHP Buku Ketiga bagian Kesatu Pasal 1233 tentang Ketentuan Umum menjelaskan: Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang-undang .

Tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu Beberapa ketentuan umum transportasi (pengangkutan) dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang :

1) Bagian III titel 5 Buku Kesatu Pasal 91 sampai dengan 98 mengenai petugas pengangkut serta juragan kapal yang berlayar di sungai-sungai dan perairan ke dalam.

2) Bagian Kedua titel Kelima Buku Kesatu Pasal 86 sampai dengan 90 mengenai kedudukan para “ekspediter” sebagai pengusaha perantara.

Ada beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang jasa transportasi umum di Indonesia. Keberadaan peraturan perundang-undangan tersebut berfungsi sebagai dasar hukum. Peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum transportasi adalah sebagai berikut :

- a) Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan. Undang-Undang ini menimbang bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang tersebut menjelaskan secara umum tentang segala macam sistem, moda angkutan, aturan-aturan kendaraan, serta semua aspek ketransportasian secara umum. Permasalahan dalam ketransportasian membutuhkan perhatian khusus oleh pemerintah agar tercipta transportasi yang baik. Peraturan dalam UULLAJ yang mengatur tentang setiap sendi ketransportasian antara lain Pasal 53 Nomer 22 Tahun 2009 “(1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Selanjutnya dalam ayat (dua) disebutkan “(2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan a; Pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan b; Pengesahan hasil uji.

Kemudian dalam Pasal 54 Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 “(1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan” dan dalam ayat selanjutnya “(2) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (rancangan teknis Kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukannya” serta dalam ayat selanjutnya “(3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi: a; emisi gas buang Kendaraan Bermotor, b; tingkat kebisingan, c; kemampuan rem utama, d; kemampuan rem parker, e; kincup roda depan, f; kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama, g; akurasi alat penunjuk kecepatan, dan h; kedalaman alur ban. Selanjutnya dalam Pasal 60 dalam Undang-Undang ini disebutkan “(1) Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 53 ayat (1), Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3), atau Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administrasi berupa: a; peringatan tertulis, b; pembayaran denda, c; pembekuan izin; dan/atau d; pencabutan izin.

Pasal 90 dalam Undang-Undang ini menyebutkan “Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan” Selanjutnya dijelaskan dan disebutkan lebih detail dalam ayat “(2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari” dan juga disebutkan juga dalam ayat “(3) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam” serta dalam ayat selanjutnya disebutkan “(4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.” Pasal 92 dalam Undang-Undang ini menjelaskan tentang sanksi

hukum terkait dengan ketentuan-ketentuan tentang waktu kerja Pengemudi, yaitu disebutkan dalam Pasal 92 Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 “(1) Setiap Perusahaan Angkutan Umum yang tidak mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 dikenai sanksi administratif” ayat selanjutnya menyebutkan “(2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a; peringatan tertulis, b; pemberian denda administratif, c; pembekuan izin; dan/atau d; pencabutan izin” serta dalam ayat selanjutnya disebutkan “(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai criteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah”<sup>1)</sup> meliputi: a; susunan, b; perlengkapan, c; ukuran, d; karoseri, e; rancangan teknis Kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukannya” serta dalam ayat selanjutnya “(3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi: a; emisi gas buang Kendaraan Bermotor, b; tingkat kebisingan, c; kemampuan rem utama, d; kemampuan rem paker, e; kincup roda depan, f; kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama, g; akurasi alat penunjuk kecepatan, dan h; kedalaman alur ban.

Selanjutnya dalam Pasal 60 dalam Undang-Undang ini disebutkan “(1) Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 53 ayat (1), Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3), atau Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administrasi berupa: a; peringatan tertulis, b; pembayaran denda, c; pembekuan izin; dan/atau d; pencabutan izin. Pasal 90 dalam Undang-Undang ini menyebutkan “Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”. Selanjutnya dijelaskan dan disebutkan lebih detail dalam ayat “(2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana

dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari” dan juga disebutkan juga dalam ayat “(3) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam” serta dalam ayat selanjutnya disebutkan “(4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam”. Pasal 92 dalam Undang-Undang ini menjelaskan tentang sanksi hukum terkait dengan ketentuan-ketentuan tentang waktu kerja pengemudi, yaitu disebutkan dalam Pasal 92 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 “(1) Setiap Perusahaan Angkutan Umum yang tidak mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 dikenai sanksi administratif” ayat selanjutnya menyebutkan “(2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a; peringatan tertulis, b; pemberian denda administratif, c; pembekuan izin; dan/atau d; pencabutan izin” serta dalam ayat selanjutnya disebutkan “(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai criteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.”

b) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Angkutan Jasa.

Sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 92 Ayat 3 UULLAJ bahwa sanksi-sanksi administratif diatur dalam Peraturan Pemerintah. Peraturan ini menyebutkan sanksi administrasi seperti yang disebutkan dalam Pasal 28 Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf c, Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat menerbitkan Surat Tilang”. Selanjutnya dalam



Pasal 29 Ayat 1 disebutkan bahwa “Dalam hal pelanggar menipiskan uang denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah, bukti penitipan uang denda dilampirkan dalam Surat Tilang”.

c) Peraturan Menteri Perhubungan Nomer 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Peraturan ini sebenarnya merupakan konsideran dari Pasal 141 ayat 3 Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan. Standar pelayanan yang terkandung dalam peraturan ini adalah: a. keamanan, b. keselamatan, c: kenyamanan, d: keterjangkauan, e: kesetaraan, f: keteraturan. Peraturan ini menjelaskan secara jelas tentang pelayanan yang harus disediakan oleh pihak pengusaha jasa. Tertulis juga secara rinci semua pengawasan, sanksi, kewajiban pemerintah dalam penyediaan transportasi, pembagian tugas kepada pemerintah pusat maupun daerah dalam pelayanan dan pengawasan. Ayat 1 menyebutkan bahwa “ Pasal 8 Ayat 1 menyebutkan bahwa “ Perusahaan angkutan umum yang melanggar ketentuan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dikenai sanksi administratif. Hal tersebut merupakan sebuah ketentuan yang penting untuk diperhatikan demi sebuah tujuan bertransportasi yang nyaman untuk semua pihak. Selanjutnya dalam Ayat 2 disebutkan bahwa sanksi administrasi yang dimaksud oleh Ayat 1 adalah peringatan tertulis, pembekuan izin dan/atau pencabutan izin.

### 3. Tinjauan tentang Over Dimension dan Over Landing.

Fenomena pelanggaran ODOL pada angkutan barang di Indonesia sudah menjadi permasalahan yang sangat serius. Sebenarnya apa pengertian dari ODOL itu sendiri? *Over Dimension* adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan

standar produksi dan ketentuan peraturan, sedangkan *Over Load* adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.

Menurut data dari Direktorat jenderal Perhubungan Darat berdasarkan analisa terhadap tujuh jembatan timbang yang ada di Indonesia pada 2018, ternyata sebanyak 75 persen menunjukkan perilaku operator yang menimbulkan pelanggaran *over loading*, bahkan 25 persennya terkait pelanggaran yang muatannya melebihi 100 persen (Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, 2021).

Dalam masa pengawasan 14 hari periode 8-22 Juli 2019 di 21 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) atau jembatan timbang sebanyak 9.225 kendaraan angkutan barang dinyatakan menyalahi aturan, angka tersebut tercatat. Jumlah pelanggar mencapai 81,07% dari total 11.379 kendaraan yang masuk jembatan timbang, artinya, hanya sedikit sekali kendaraan yang dinyatakan tidak melanggar. Pelanggaran paling banyak adalah terkait masalah dokumen seperti habisnya masa STNK, buku KIR, dan lain sebagainya.

- Dampak yang Ditimbulkan ODOL

Dalam praktiknya, *overdimension overloading* (ODOL) dinilai sangat merugikan pemerintah dan masyarakat. Kerusakan jalan akibat ODOL memicu peningkatan anggaran untuk pemeliharaan jalan nasional, jalan tol, dan jalan provinsi dengan biaya yang tidak sedikit, dengan rata-rata Rp 43,45 triliun per tahun. Dampak ODOL selain membuat kerusakan jalan, juga membuat kerusakan infrastruktur lainnya seperti jembatan, kerusakan kapal, pada kasus penyeberangan dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan yang melibatkan truk

ODOL atau kelebihan muatan dan dimensi juga sudah banyak terjadi. Bahkan di antaranya sampai mengakibatkan banyak korban jiwa, dan juga kerugian materiil yang tidak sedikit.

Angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan over dimension over loading (ODOL), ternyata cukup besar. pelanggaran ODOL menduduki peringkat ke empat dari 11 jenis pelanggaran lalu lintas versi Korlantas Polri. Korlantas juga mencatat jumlah kecelakaan lalu lintas baik di jalan tol maupun nasional yang diakibatkan oleh ODOL merupakan kasus dengan laka massal dan fatal. Kendaraan ODOL menjadi penyebab laka massal dan laka fatal lantaran melibatkan tabrak beruntun dan tabrak belakang yang merenggut banyak korban jiwa dalam satu peristiwa. (Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, 2021).

- Kebijakan / Upaya Pemerintah Dalam Penanganan Odol

Penertiban truk Over Dimension Over Load (ODOL) pun menjadi perhatian serius dari pemerintah. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan telah menyatakan bahwa pada 2021 Indonesia akan bebas dari truk ODOL (Over Dimension Overload). Pemerintah telah melakukan sinergi lintas instansi antara Dishub, Kepolisian dan pengelola jalan tol. Upaya pemerintah dalam penanganan ODOL ini antara lain adalah sebagai berikut: Penyempurnaan regulasi (Salah satunya dengan melakukan revisi regulasi penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Revisi yang dimaksud adalah perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan), peningkatan Prasarana UPPKB (Peningkatan prasana UPPKB juga dilakukan dengan menerapkan system informasi), akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor, penggunaan teknologi (Tahun 2018 telah dilakukan sistem e-tilang pada Jembatan Timbang Online (JTO) meski belum semua jembatan timbang menggunakannya, tapi secara

bertahap akan dilengkapi semua ke jembatan timbang ini dengan sistem e-tilang untuk menghilangkan potensi hubungan langsung antara pihak pengemudi dengan para petugas), kerjasama Operasional UPPKB (Kementerian Perhubungan mengajak pihak swasta untuk menjadi pengelola jembatan timbang), dan penegakkan hukum (Beberapa hal yang dilakukan dalam penegakan hukum, antara lain; a. Menerapkan Sistem Tilang Elektronik b. Transfer Kelebihan Muatan c. Penyidikan Pelanggaran Pasal 277 UU Nomor 22 Tahun 2009 terhadap Kendaraan Over Dimensi d. Perusahaan Karoseri Diminta Patuhi Regulasi Rancang Bangun Kendaraan Bermotor).

Namun setelah dievaluasi, masih ada beberapa permasalahan pelaksanaan kebijakan zero odol, seperti masih banyaknya praktek ODOL di jalan raya, masih banyak dimensi kendaraan yang tidak sesuai dengan peraturan pemerintah, UPPKB yang belum menerapkan BLU-e, dan unit jembatan timbang yang belum menerapkan JTO (Jembatan Timbang Online).

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan melalui Pusat Penelitian Jalan dan Perkeretaapian memberikan beberapa rekomendasi terkait upaya pelaksanaan kebijakan untuk mewujudkan Indonesia Zero ODOL, yaitu pertama pembangunan UPPKB secara serentak di beberapa lokasi yang tertuang pada rencana induk jembatan timbang agar segera direalisasikan, seperti di jalan tol, Pelabuhan, Kawasan industri, Kawasan pergudangan dan jalan-jalan strategis, mengingat saat ini baru beberapa daerah yang menggunakan jembatan timbang online.

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pun kiranya perlu meningkatkan sarana dan perangkat IT yang ditempatkan pada Unit Pengujian Kendaraan Bermotor yang terkoneksi dengan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).

Terakhir, dengan adanya pengawasan dan evaluasi serta sosialisasi tentang pedoman pelaksanaan normalisasi, hal ini dapat dilakukan dengan koordinasi pada sektor Industri dan perusahaan karoseri sesuai dengan Pedoman Normalisasi yang tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP. 4294/AJ.510/ DJRD/2019, tentang Pedoman Normalisasi Kendaraan Bermotor. (Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, 2021).

#### 4. Tinjauan Tentang Kebijakan Lalu Lintas

Apabila kita melihat dari tujuan terbentuknya atau lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 itu sendiri, pada dasarnya kita dapat melihat dari konsideran menimbang yang terdapat pada UU No.22 Tahun 2009 yang antara lainnya menyebutkan : Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah; bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara; Bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (Dewi, A.K & Laksana, 2019 : 1-16).

Apabila kita melihat dari isi penjelasan umum dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada paragraf ke-3 (ketiga) menyebutkan bahwa dalam Undang – Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (stakeholders) sebagai berikut: urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan; urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri; Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan. Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap Pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Selanjutnya terdapat juga tujuan daripada undang – undang No. 22 Tahun 2009 tersebut dikeluarkan yaitu melengkapi undang – undang yang sebelumnya yaitu mengenai hal-hal yang

bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam Undang-Undang ini telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya. (Jurnal Ilmu Hukum, 2019, Vol. 8, No. 1).

- Muatan Isi Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009

Muatan isi Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 apabila kita merujuk pada BAB I mengenai Ketentuan Umum dan Pada Pasal 1 angka 1 yang menyebutkan bahwa: “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.” Sehingga menurut hemat penulis secara garis besar Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut menjelaskan mengenai: Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan ; Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan ruang lalu lintas jalan ; Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Sedangkan simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermodal yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau Bandar udara ; Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. (Putra, Yuliani & As'ar, 2022 : 284 – 291).

Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah yang digerakkan manusia atau hewan. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat ijin mengemudi. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas. Secara substansial hal yang disebutkan diatas saling terkait antara satu sama lain, mengingat bahwa suatu tindakan dapat saja atau mampu mencederai undang-undang sehingga oleh karenanya muatan isi dari Undang – Undang Pasal 22 Tahun 2009 tersebut cukup detail menjelaskan beberapa point yang terkait.( Jurnal Niara, 2022 : 284-291).

Selanjutnya mengenai pihak yang langsung bertanggungjawab terhadap keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagaimana disebutkan pada Pasal 200 ayat (1) yang berbunyi: “Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”Namun apabila kita membaca isi dari Pasal 200 ayat (2) yang menyebutkan: “Penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat.” Disana menyebutkan pula “melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat”. Sehingga menurut hemat penulis peran serta masyarakat dalam turut menjaga keamanan lalu lintas juga sangatlah diperlukan, sebagaimana jelas pada Pasal 200 ayat (2) diatas telah menyebutkan. Oleh karenanya kepatuhan terhadap peraturan yang disebutkan diatas perlu dilakukan dengan sebaik – baiknya. Sebagaimana kepatuhan itu sendiri pada dasarnya dapat terbentuk dari adanya



kesadaran masyarakat dalam menyikapi peraturan, hal ini disebut kesadaran hukum. Menurut Soerjono Soekanto mengemukakan empat indikator dari kesadaran hukum, yaitu : 1. Pengetahuan tentang hukum; 2. Pemahaman tentang hukum; 3. Sikap terhadap hukum; dan 4. Perilaku hukum.

Selanjutnya secara singkatnya menurut Soerjono Soekanto menyebutkan bahwa Kesadaran hukum mempunyai beberapa konsepsi, salah satunya konsepsi mengenai kebudayaan hukum. Konsepsi ini mengandung ajaran-ajaran kesadaran hukum lebih banyak memperlakukan kesadaran hukum yang dianggap sebagai mediator antara hukum dengan perilaku manusia, baik secara individual maupun kolektif. (Radya M & Ricko Y, 2019).

## 5. Tinjauan Tentang Penegakan Hukum

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari sudut subjeknya, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh subjek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum oleh subjek dalam arti yang terbatas atau sempit.

Dalam arti luas, proses penegakan hukum itu melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum.

Dalam arti sempit, dari segi subjeknya itu, penegakan hukum itu hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan

hukum berjalan sebagaimana seharusnya. Dalam memastikan tegaknya hukum itu, apabila diperlukan, aparaturnya penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan daya paksa. (Jimly Asshidiqie, 2014)

## **B. Tinjauan Teori**

### **1. Teori Negara Hukum**

Teori merupakan pengetahuan ilmiah yang mencakup penjelasan mengenai suatu faktor dari sebuah disiplin ilmiah. Dalam dunia ilmu, teori menempati kedudukan penting, karena teori memberikan sarana untuk dapat merangkum serta memahami masalah yang dibicarakan secara lebih baik. Hal-hal yang semula tampak tersebar dan berdiri sendiri dapat disatukan dan ditunjukkan kaitannya satu sama lain secara lebih bermakna. (Koentjaraningrat, 1986 : 21)

W. Friedman mengungkapkan dasar-dasar esensial dari teori hukum :

1. Tujuan teori hukum, seperti setiap ilmu pengetahuan adalah untuk mengurangi kekacauan dan kemajemukan menjadi kesatuan.
2. Teori hukum adalah ilmu pengetahuan mengenai hukum yang berlaku, bukan mengenai hukum yang sebenarnya.
3. Hukum adalah ilmu pengetahuan normatif, bukan ilmu alam.
4. Teori hukum sebagai teori norma-norma tidak ada hubungannya dengan daya kerja norma-norma hukum.
5. Teori hukum adalah formal, suatu teori cara menata, mengubah isi dengan cara khusus. Hubungan antara teori hukum dan sistem yang khas dari hukum positif ialah hubungan apa yang mungkin dengan hukum.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teori Negara Hukum Kesejahteraan, Teori Jenjang Norma Hukum (stufentheorie) oleh Hans Kelsen dan Teori Perlindungan Hukum. Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum menurut Pasal 1 ayat (3) UUD NRI 1945. Pasal ini menghendaki bahwa penyelenggaraan pemerintahan didasarkan atas prinsip-prinsip hukum untuk membatasi kekuasaan pemerintah dan ini artinya kekuasaan negara melalui

aparatnya dibatasi oleh hukum (*rechtsstaat*), bukan didasarkan atas kekuasaan (*machtsstaat*). Suatu negara dapat dikatakan sebagai negara hukum apabila memenuhi unsur-unsur negara hukum. Friedrich Julius Stahl mengemukakan ciri-ciri suatu negara hukum sebagai berikut :

1. Adanya pengakuan atas hak-hak dasar manusia.
2. Adanya pembagian kekuasaan.
3. Pemerintahan berdasarkan peraturan
4. Adanya Peradilan Tata Usaha Negara. (Oemar Seno Adji, 1966 : 24)

Di samping Julius Stahl, konsep negara hukum di Eropa Kontinental juga dikembangkan oleh Immanuel Kant, Paul Laband Fichte dan lain sebagainya dengan menggunakan istilah Jerman “*rechtsstaat*”. Dalam tradisi Anglo-Saxon pengembangan konsep Negara hukum dipelopori oleh A. V. Dicey dengan istilah “*the rule of law*”. A. V Dicey mengemukakan unsur-unsur *the rule of law* sebagai berikut :

- a. *supremacy of law*.
- b. *equality before the law*.
- c. *constitution based on human rights*. (Diana Halim Koentjoro, 2004 : 34).

Di dalam catatan sejarah diungkapkan bahwa konsep Negara hukum dapat dibedakan menurut konsep Eropa Kontinental yang biasa dikenal dengan *Rechtsstaat* dan dalam konsep Anglo Saxon dikenal dengan *Rule of Law*. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa *Rechtsstaat* tersebut direduksi dalam sistem hukum yang dinamakan *Civil Law* atau yang biasa kita sebut dengan *Modern Roman Law*. Konsep *Rechtsstaat* ini ditelaah secara historis merupakan penentangan secara tajam atas pemikiran kaum Hegelianisme yang mengembangkan absolutisme, jadi dapat dikatakan sebagai revolusioner. Berbeda dengan *Rule of Law* yang berkembang dengan metode evolusioner, yang direduksi dalam sistem hukum *Common Law*. (Philipus M. Hadjon, 1987 : 90).

Setelah menelaah pendapat para ahli hukum tata negara, Teguh Prasetyo mengemukakan bahwa secara formal istilah negara hukum dapat disamakan dengan *Rechtsstaat* ataupun *Rule of*

Law, karena ketiga istilah ini memiliki arah dan tujuan yang sama menghindari adanya kekuasaan yang bersifat absolut dan mengedepankan serta menyatakan adanya pengakuan serta perlindungan akan hak-hak asasi manusia. Adapun perbedaan yang dapat diungkapkan hanya terletak pada segi historis masing-masing tentang sejarah dan sudut pandang suatu bangsa. Layaknya ahli-ahli Hukum Eropa Kontinental seperti Immanuel Kant dan Friedrich Julius Stahl menggunakan istilah *rechtsstaat* sedangkan ahli-ahli Anglo-Saxon seperti Dicey memakai istilah *Rule of Law*.

Mungkin penyebutan ini hanyalah bersifat teknis yuridis untuk mengungkapkan suatu kajian ilmu bidang hukum yang memiliki pembatasan karena, bagaimanapun juga, paham klasik akan terus mengilhami pemahaman para ahli-ahli hukum seperti halnya konsep negara tidak dapat campur tangan dalam urusan warganya, terkecuali dalam hal yang menyangkut kepentingan umum seperti adanya bencana atau hubungan antar-negara. Konsepsi ini yang dikenal dengan “Negara adalah Penjaga Malam” (*Nachtwachterstaat*), (Teguh Prasetyo, 2010 : 136). Sekalipun berbagai teori negara hukum mengharuskan lembaga-lembaga pemegang kekuasaan negara menjalankan kekuasaannya di bawah kendali hukum, namun sejarah telah mencatat bahwa batas-batas keluasaan dan fungsi negara ditentukan oleh tipe-tipe negara yang dianut. Pada umumnya negara yang berideologi hukum formal (klasik) mengenal tipe negara liberal individualis kapitalistik, sehingga dalam perwujudannya, negara yang bertipe semacam ini semata-mata bertindak sebagai penjaga malam (*nachtwaschterstaat*, *Nachwachter*). ( E. Utrecht, 1985 : 3-4).

Kemudian dari sisi politik, bahwa yang menjadi tugas pokok negara yang menganut ideologi semacam ini, dititikberatkan pada bagaimana menjamin dan melindungi status ekonomi dari kelompok yang menguasai alat-alat pemerintahan yang dalam sistem kelas dikenal dengan istilah *ruling elite*, yang merupakan kelas penguasa atau golongan eksekutif. Paham negara

hukum formal seperti ini menimbulkan berbagai akibat buruk bagi kalangan selain the ruling class atau kelas bahwa dalam wujud (1) kelas bawah tidak mendapat perhatian serius oleh alat-alat pemerintahan; (2) lapangan pekerjaan alat-alat pemerintahannya sangat sempit; (3) terjadi pemisahan antara negara dan masyarakatnya. (E. Utrecht, 1895 : 3-4). Paham negara hukum formal liberalistik semacam itu jika pertahankan akan menyebabkan rakyat semakin menderita dan semakin miskin karena negara semacam itu hanya memberikan perlindungan bagi elite yang akan bertambah kaya karenanya. Kenyataan buruk ini mendorong para pemikir kenegaraan untuk mencari konsep Negara yang dipandang sesuai dengan nilai-nilai yang dikehendaki rakyat.

Upaya ini melahirkan dua ideologi berikut :

Pertama, aliran pemikiran yang memandang bahwa upaya untuk menghilangkan keburukan-keburukan sosial yang ditimbulkan oleh sistem negara yang berideologi liberal kapitalistik hanya dengan sosialisasi masyarakat sepenuh-penuhnya. Kaum sosialis ini, utamanya yang beraliran sosialis ilmiah yang dipelopori Karl Marx secara radikal mendasarkan pandangannya pada konsep sosialis mutlak. Baginya, keburukan-keburukan sosial yang ditimbulkan konsep Negara berideologi liberal individualistik berakar pada dibenarkannya hak milik perseorangan atas alat-alat produksi untuk mengejar keuntungan pribadi.

Kedua, aliran pemikiran yang berusaha mempertahankan tingkat kebebasan sejauh mungkin dalam negara hukum sembari membenarkan perlunya negara campur tangan dalam penyelenggaraan kesejahteraan rakyat (umum) semaksimal mungkin. Ideologi dan paham negara demikian berusaha mengkombinasikan asas negara sosialis. Aliran pemikiran ini sampai pada konsepsi tentang socio-capitalist state yang mengutamakan fungsi kesejahteraan sebagaimana diperkenalkan oleh MacIver. Dalam perkembangannya, aliran ini memandang bahwa negara tidak lagi berfungsi sebagai instrument kekuasaan semata (instrument of power) melainkan mulai dipandang sebagai tool pelayanan (an agency of service).

Dalam suasana alam pikiran semacam inilah timbul dan berkembang gejala “*welfare state*” sebagai jawaban para pemikir kenegaraan terhadap keburukan-keburukan sosial yang ditimbulkan konsep negara yang berideologi liberal individualis kapitalistik dan konsep negara yang berideologi socio-capitalist state. (W. Riawan Tjandra, 2008 : 23). Ide negara kesejahteraan lahir sebagai jawaban atas keburukan-keburukan sosial yang ditimbulkan konsep negara berideologi liberal individual kapitalistik dan konsep negara sosio-kapitalis (W. Riawan Tjandra,

2008 : 23). Ideologi negara kesejahteraan (*welfare state*) menjadi landasan kedudukan dan fungsi pemerintah (*bestuurfunctie*) oleh negara-negara modern. Konsep negara kesejahteraan lahir atas dasar pemikiran untuk melakukan pengawasan yang ketat terhadap penyelenggaraan kekuasaan negara, khususnya eksekutif yang pada masa monarki absolut telah terbukti banyak melakukan penyalahgunaan kesalahan. (W. Riawan Tjandra, 2008 : 25).

Berdasarkan uraian di atas bisa dipahami apabila konsep Negara hukum memiliki karakteristik berbeda-beda untuk setiap negara, sehingga di Indonesia dikenal konsep Negara Hukum Pancasila. Padmo Wahyono mengatakan bahwa pola yang diambil tidak menyimpang dari konsep negara hukum pada umumnya, namun dikodifikasikan dengan situasi Indonesia atau digunakan dengan ukuran pandangan hidup atau pandangan negara kita. (Juniarso Ridwan & Ahmad Sodik Sudrajat, 2009 : 24).

Konsep negara kesejahteraan inilah yang mengilhami sekaligus menjadi obsesi para aktivitas pergerakan kemerdekaan Indonesia, khususnya Bung Hatta selaku pejuang dan pendiri Negara Republik Indonesia, bahkan menjadi figur sentralnya ( W. Riawan Tjandra, 2008 : 5-6). Pancasila adalah falsafah negara dan pandangan hidup bangsa Indonesia, oleh sebab itu semua sistem hukum yang berlaku di Indonesia harus mengacu pada Pancasila. Pancasila sebagai dasar negara juga memberikan pengaruh besar bagi hukum yang berlaku di Indonesia. Philipus M. Hadjon memberikan pendapat mengenai ciri-ciri negara hukum Pancasila, yaitu :

- a. Keserasian hubungan antara pemerintah dan rakyat berdasarkan asas kerukunan.
- b. Hubungan fungsional yang proporsional antara kekuasaan-kekuasaan Negara.
- c. Prinsip penyelesaian sengketa secara musyawarah dan peradilan merupakan sarana terakhir.
- d. Keseimbangan antara hak dan kewajiban . (Philipus M. Hadjon, 1987 : 90).

Negara Republik Indonesia berdasarkan Undang-Undang Dasar 1945 termasuk dalam negara bertipe welfare. Sesuai dengan UUD 1945 fungsi Negara Republik Indonesia dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. Tugas keamanan, pertahanan dan ketertiban (*defence, security and protection function*)  
penjabaran fungsi ini Negara harus mempertahankan apabila ada serangan dari luar dan rongrongan atau pemberontakan dari dalam, pencegahan terhadap pencurian kekayaan di lautan serta kekayaan alam lainnya, baik di laut maupun di udara, pelanggaran wilayah oleh angkatan perang asing, dan sebagainya. Termasuk juga dalam fungsi ini perlindungan terhadap hak milik dan hak-hak lainnya sesuai yang akan diatur dalam peraturan perundang-undangan.
2. Tugas kesejahteraan atau welfare *state function* tugas ini pun dalam arti yang seluas-luasnya termasuk *social service dan social welfare*, seperti bantuan bencana alam, kemiskinan, pengangguran, penentuan upah minimum, bantuan kesehatan, panti asuhan dan lain-lain. Yang jelas seluruh kegiatan yang ditujukan terwujudnya kesejahteraan masyarakat serta keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia.
3. Tugas pendidikan (*educational function*) ini pun harus ditafsirkan dalam arti seluas-luasnya. Termasuk dalam fungsi ini misalnya tugas untuk penerangan umum, nation character building, peningkatan kebudayaan dan lain-lain.

Tugas untuk mewujudkan ketertiban serta kesejahteraan dunia (*world peace and human welfare*) dalam arti yang paling luas. Dalam politik bebas aktif, Negara Republik Indonesia ikut menciptakan kedamaian yang kekal dan abadi bagi kehidupan manusia pada umumnya. (Muchsan, 2000 : 8).

Marsilam Simanjuntak mengatakan bahwa dengan dilakukannya beberapa kali amandemen Undang-Undang Dasar 1945 Negara Kesatuan Republik Indonesia semakin kukuh sebagai negara hukum yang hidup di tengah-tengah peradaban yang maju dan modern, Negara hukum yang melaksanakan demokrasi dan memperjuangkan hak-hak asasi manusia secara lebih profesif. (Prajudi Atmosudirjo, 2014 : 161). Menurut Hamid S. Atamimi Negara Indonesia sejak didirikan telah bertekad menetapkan diri sebagai negara yang berdasar atas hukum, sebagai Rechtsstaat. Bahkan rechtsstaat Indonesia itu ialah rechtsstaat yang “memajukan kesejahteraan umum”, “mencerdaskan kehidupan bangsa” dan mewujudkan suatu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.”

Rechtsstaat itu ialah rechtsstaat yang materiil, yang sosialnya, yang oleh Bung Hatta disebut negara pengurus, suatu terjemahan *Verzorgingsstaat*. (Prajudi Atmosudirjo, 2014 : 161). Bagir Manan menyebutkan bahwa dimensi social ekonomi dari negara berdasar atas hukum adalah berupa kewajiban negara dan pemerintah untuk mewujudkan dan menjamin kesejahteraan sosial (kesejahteraan umum) dalam suasana sebesar-besarnya kemakmuran menurut asas keadilan sosial bagi seluruh rakyat. Dimensi ini secara spesifik melahirkan paham negara kesejahteraan (*Verzorgingsstaat, welfare state*). (Prajudi Atmosudirjo, 2014 : 161).

Jika adanya kewajiban pemerintah untuk memajukan kesejahteraan umum itu merupakan ciri konsep negara kesejahteraan, Indonesia tergolong sebagai negara kesejahteraan, karena tugas pemerintah tidaklah hanya di bidang pemerintahan saja, melainkan harus juga melaksanakan kesejahteraan sosial dalam rangka mencapai tujuan Negara, yang dijalankan melalui pembangunan nasional. (Hans Kelsen, 2010 : 47).

Secara konsitusional negara dan pemerintah wajib mengatur dan mengelola perekonomian, cabang-cabang produksi, dan kekayaan alam dalam rangka mewujudkan



“kesejahteraan sosial”, memelihara fakir miskin dan anak-anak telantar, seraf memberikan jaminan sosial dan kesehatan bagi warga negara, seperti yang ditentukan dalam Bab XIV Pasal 33 dan 34 UUD NRI 1945. Berdasarkan uraian-uraian di atas bisa dikemukakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara hukum yang menganut desentralisasi dan berorientasi kesejahteraan.

### **A. Teori Jenjang Norma Hukum**

Teori jenjang norma hukum (stufentheorie) dikemukakan oleh Hans Kelsen. Hans Kelsen berpendapat bahwa norma-norma hukum itu berjenjang-jenjang dan berlapis-lapis dalam suatu hierarki tata susunan, di mana suatu norma yang lebih rendah berlaku, bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi. Norma yang lebih tinggi berlaku, bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi lagi, demikian seterusnya sampai pada suatu norma yang tidak dapat ditelusuri lebih lanjut dan bersifat hipotetis dan fiktif yaitu apa yang disebut norma dasar (grundnorm). Sehingga, norma yang lebih rendah memperoleh kekuatannya dari suatu norma yang lebih tinggi. Semakin tinggi suatu norma, akan semakin abstrak sifatnya, dan sebaliknya, semakin rendah kedudukannya, akan semakin konkret norma tersebut.

Norma yang paling tinggi, disebut oleh Kelsen dengan Grundnorm (norma dasar). (Hans Kelsen, 2010 : 104). Sistem hukum Indonesia pada dasarnya menganut teori yang dikembangkan oleh Hans Kelsen. Hal tersebut bisa dilihat dalam rumusan hierarki peraturan perundang-undangan Indonesia sebagaimana dapat kita temukan dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Dalam Pasal 7 undang-undang tersebut dinyatakan bahwa, jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan sebagai berikut :

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

- b. Ketetapan MPR RI
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang.
- d. Peraturan Pemerintah.
- e. Peraturan Presiden.
- f. Peraturan Daerah Provinsi.
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Kekuatan hukum peraturan perundang-undangan berlaku menurut hierarki yang disebutkan di atas. Jenis peraturan perundang-undangan lain dari yang disebutkan di atas diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sejauh diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

### **B. Struktur Hierarkhis Sistem Hukum**

Analisa hukum positif sampai pada tingkat kesadaran yang merupakan analisa yang sama yang mengungkapkan fungsi norma dasar, sifat khusus yang unik bagi hukum tersebut menjadi jelas : hukum tersebut mengatur penciptaannya sendiri. Terutama sekali sebuah norma hukum yang mengatur proses untuk menciptakan norma hukum lain, dan juga mengatur sampai tingkat yang berbeda muatan norma yang diciptakan tersebut. Dengan mempertimbangkan karakter dinamis hukum tersebut, sebuah norma dikatakan sah karena dan selama norma tersebut diciptakan dengan cara tertentu, yaitu dengan cara yang ditetapkan oleh norma lain dan norma yang menetapkan cara penciptaan tersebut menggambarkan dasar keabsahan norma yang diciptakan.

Menurut Adolf Merkl, suatu norma hukum itu ke atas ia bersumber dan menjadi sumber bagi norma hukum di bawahnya sehingga suatu norma hukum itu mempunyai masa berlaku (rechtskracht) yang relative oleh karena itu masa berlakunya suatu norma hukum itu tergantung

pada norma hukum yang berada di atasnya sehingga apabila norma hukum yang berada di atasnya dicabut atau dihapus, maka norma-norma hukum yang berada dibawahnya tercabut dan terhapus pula ( Maria Farida, 2006 : 6). Berdasarkan teori Adolf Merkl tersebut, dalam teori jenjang normanya Hans Kelsen juga mengemukakan teorinya mengenai jenjang norma hukum (stufentheori), dimana ia berpendapat bahwa norma hukum-norma hukum itu berjenjang-jenjang dan berlapis-lapis dalam suatu hierarki tata susunan, dimana suatu norma yang lebih rendah berlaku, bersumber, dan berdasar pada norma yang lebih tinggi, norma yang lebih tinggi berlaku, bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi lagi, demikian seterusnya sampai pada suatu norma yang tidak dapat ditelusuri lebih lanjut dan bersifat hipotetis dan fiktif. Sehingga kaidah dasar diatas sering disebut dengan “grundnorm” atau “ursprungnorm”. (Yuliandri, 2010 : 21).

Menurut Kelsen, grundnorm pada umumnya adalah meta juridisch, bukan produk badan pembuat undang-undang (*de wetgeving*) , bukan bagian dari peraturan perundang-undangan, namun merupakan sumber dari semua sumber dari tatanan peraturan perundang-undangan yang berada dibawahnya.( Purnadi Purbacaraka, 1990 : 41) Norma dasar yang merupakan norma tertinggi dalam system norma tersebut tidak lagi dibentuk oleh suatu norma yang lebih tinggi lagi, tetapi norma dasar itu ditetapkan terlebih dahulu oleh masyarakat sebagai norma dasar yang merupakan gantungan bagi norma-norma yang berada dibawahnya sehingga suatu norma dasar itu dikatakan pre-supposed. (Maria Farida, 2006 : 25-26). Dari uraian diatas mengenai ajaran Hans Kelsen, maka dapat disimpulkan bahwa:

- 1) Suatu tata kaedah hukum merupakan sistem kaedah-kaedah hukum secara hierarkis
- 2) Susunan kaedah hukum yang sangat disederhanakan dari tingkat terbawah ke atas

3) Sahnya kaedah-kaedah hukum dari golongan tingkat yang lebih rendah tergantung atau ditentukan oleh kaedah-kaedah yang termasuk golongan tingkat lebih tinggi. ( Ni'matul Huda, 2008 : 54). karena hukum privat ini dibentuk oleh masyarakat yang bersangkutan dengan perjanjian-perjanjian atau transaksi-transaksi yang bersifat perdata sehingga masyarakat dapat merasakan sendiri apakah norma hukum itu sesuai atau tidak dengan kehendak atau keinginan masyarakat.

#### C. Struktur norma dan struktur lembaga

Dalam membahas masalah struktur norma dan struktur lembaga kita dihadapkan pada teori yang dikemukakan oleh Benyamin Akzin yang ditulis dalam bukunya yang diberi judul *Law, State, and International Legal Order*. Benyamin Akzin mengemukakan bahwa pembentukan norma-norma hukum publik itu berbeda dengan pembentukan norma-norma hukum privat karena apabila kita lihat struktur norma (Norm Structure), maka hukum publik itu berada di atas hukum privat, sedangkan apabila dilihat dari struktur lembaga (Institutional Structure), maka Publik Authoritis terletak di atas population. (Maria Farida, 2006 ).

Dalam hal pembentukannya, norma-norma hukum public dibentuk oleh lembaga-lembaga negara (penguasa negara, wakil-wakil rakyat) atau disebut juga suprasturktur sehingga dalam hal ini terlihat jelas bahwa norma-norma hukum yang diciptakan oleh lembaga-lembaga negara ini mempunyai kedudukan yang lebih tinggi daripada norma-norma hukum yang dibentuk oleh masyarakat atau disebut juga infrasturktur. (Maria Farida, 2006 ).

Oleh karena norma-norma hukum publik dibentuk oleh lembaga-lembaga negara, sebenarnya pembentukannya harus dilakukan secara berhati-hati, sebab norma-norma hukum publik ini harus dapat memenuhi kehendak serta keinginan masyarakat, jadi berbeda dengan pembentukannya norma-norma hukum privat. Norma-norma hukum privat itu biasanya selalu

sesuai dengan kehendak/keinginan masyarakat oleh karena hukum privat ini dibentuk oleh masyarakat yang bersangkutan dengan perjanjian-perjanjian atau transaksi-transaksi yang bersifat perdata sehingga masyarakat dapat merasakan sendiri apakah norma hukum itu sesuai atau tidak dengan kehendak atau keinginan masyarakat. (Maria Farida, 2006 ).

#### **D. Tata susunan norma hukum negara**

Hans Nawiasky berpendapat bahwa selain norma itu berlapis-lapis dan berjenjang-jenjang, norma hukum dari suatu negara juga berkelompok-kelompok. Hans Nawiasky mengelompokkan norma-norma hukum dalam suatu negara itu menjadi empat kelompok besar yang terdiri atas: (Notonagoro, 1988 : 27)

- 1) Kelompok I, Staatfundamentalnorm (norma fundamental negara)
- 2) Kelompok II, Staatgrundgesetz (aturan dasar/pokok negara)
- 3) Kelompok III, Formell Gezetz (undang-undang formal)
- 4) Kelompok IV, Verodnung & Autonome Satzung (aturan pelaksana & aturan otonom)

Kelompok-kelompok norma hukum tersebut hampir selalu ada dalam tata susunan norma hukum setiap warga negara walaupun mempunyai istilah yang berbeda-beda ataupun jumlah norma hukum yang berbeda dalam tiap kelompoknya. (Joeniarto, 1982 : 20)

#### **E. Norma fundamental negara (staatsfundamentalnorm)**

Norma hukum yang tertinggi merupakan kelompok pertama adalah staatsfundamentalnorm. Istilah staatsfundamentalnorm ini diterjemahkan oleh Notonagoro dalam pidatonya pada Dies Natalis Universitas Airlangga yang pertama (10 November 1955) dengan

“pokok kaidah fundamental negara”, kemudian oleh Joeniarto, dalam bukunya yang berjudul sejarah ketatanegaraan republik Indonesia, disebut istilah “norma pertama”, Norma fundamental negara yang merupakan norma tertinggi dalam suatu negara ini adalah norma yang tidak dibentuk oleh suatu norma yang lebih tinggi lagi, tetapi ditetapkan terlebih dahulu oleh masyarakat dalam suatu negara dan merupakan suatu norma yang menjadi tempat bergantungnya norma-norma hukum dibawahnya. Dikatakan bahwa norma-norma yang tertinggi ini tidak dibentuk oleh norma-norma yang lebih tinggi lagi karena kalau norma yang tertinggi itu dibentuk oleh norma yang lebih tinggi lagi, ia bukan merupakan norma yang tertinggi.<sup>30</sup>Staatsfundamentalnorm suatu negara merupakan landasan dasar filosofi yang mengandung kaidah-kaidah dasar bagi pengaturan negara lebih lanjut. ( Ni'matul Huda, 2008)

Menurut Hans Nawiasky, istilah staatsfundamentalnorm ialah norma yang merupakan dasar bagi pembentukan konstitusi atau undang-undang dasar suatu negara (staatsverfassung), termasuk norma pengubahnya. Hakikat hukum suatu staatsfundamentalnorm ialah syarat bagi berlakunya suatu konstitusi atau undang-undang dasar. Ia ada terlebih dahulu sebelum adanya konstitusi atau undang-undang dasar. Konstitusi menurut Carl Schmitt merupakan keputusan atau konsensus bersama tentang sifat dan bentuk suatu kesatuan politik (*eine gesamtentscheidung uber art und form einer politischen einheit*), yang disepakati suatu negara. (Hans Kelsen, 2010:54)

## **2. Teori Penegakan Hukum**

Penegakan hukum merupakan bagian dari perilaku yang dilakukan oleh aparat penegak hukum. Penegakan hukum ditujukan guna meningkatkan ketertiban dan kepastian hukum dalam masyarakat (Sanyoto : 2008 : 199). Penegakan hukum dilakukan pada waktu sebelum dan

sesudah terjadinya perbuatan yang dilakukan oleh masyarakat yang melakukan pelanggaran hukum. Penegakan hukum merupakan sebuah sistem yang didalamnya terdapat beberapa anggota pemerintahan yang bertindak sebagai aparat yang terorganisir untuk melakukan penegakan dengan cara memulihkan menghalangi maupun menghukum orang-orang yang melanggar peraturan perundang-undangan. Urutan norma hukum terjadi di masyarakat walaupun seringkali disebut sebagai bagian dari kepolisian pengadilan tetapi istilah ini biasanya digunakan untuk orang-orang yang bukan anggota kepolisian resmi secara langsung terlibat dalam penindakan dan pengamatan untuk pencegahan dan menanggulangi cara menemukan aktivitas yang berbau kriminal dan untuk orang-orang yang menginvestigasi kejahatan. Menangkap pelaku kejahatan seringkali melakukan penjagaan dan penghukuman atas suatu suatu tindak pidana.

Penegakan hukum merupakan proses dilakukannya upaya penegakan atau berfungsinya norma-norma sebagai dasar perilaku hukum yang ada di masyarakat dan negara. Sistem penegakan hukum adalah terkait adanya keserasian antara nilai-nilai dan kaidah hukum dengan perilaku nyata manusia (John Kenedi : 2014 : 78).

Penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh hukum secara luas dan dapat pula diartikan sebagai bentuk penegakan hukum itu yang melibatkan semua subjek hukum yang merupakan suatu usaha untuk mewujudkan gagasan tentang keadilan kepastian serta manfaat untuk menjadi kenyataan. Istilah penegakan hukum sendiri sering disalahartikan oleh beberapa ahli seakan hanya bergerak didalam hukum pidana saja. Penegakan hukum meliputi penegakan baik represif maupun preventif. Penegakan hukum merupakan usaha yang dilakukan untuk mewujudkan gagasan-gagasan serta konsep hukum menjadi kenyataan. Sedangkan inti dari penegakan hukum

itu sendiri terletak pada kegiatan yang dijatuhkan di dalam kaidah-kaidah untuk menciptakan memelihara dan mempertahankan kedamaian dalam kehidupan bermasyarakat. Penegakan hukum merupakan proses atau upaya dalam tegaknya suatu hukum atau norma-norma yang hidup di masyarakat untuk kelangsungan kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Penegakan hukum seringkali dilakukan di dalam negara hukum agar hukum selalu terjaga kedaulatannya. Kedaulatan hukum harus diakui oleh semua masyarakat karena hukum adalah suatu sarana untuk merubah masyarakat menjadi lebih baik lagi, untuk mencapai keadilan kepastian serta manfaat di dalam penegakan hukum. Aparat penegak hukum merupakan bagian instrument penting untuk menjaga kedaulatan. Hukum merupakan panglima tertinggi bagi Negara hukum, oleh sebab itu perlunya penegakan hukum agar hukum selalu ditaati dan dipatuhi oleh masyarakat hukum.

Di Indonesia sendiri penegakan hukum dilakukan oleh para penegak hukum seperti polisi, jaksa, hakim maupun pengacara. Para penegak hukum ini bertugas untuk menjaga hukum agar tetap dipatuhi oleh masyarakat. Penegakan hukum berfungsi menjaga hukum dapat berjalan efektif, mengatur masyarakat untuk menuju masyarakat yang lebih baik lagi. Negara Indonesia berdasarkan atas hukum tidak berdasarkan atas kekuasaan. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia merupakan bagian dari negara hukum yang menjunjung tinggi hukum sebagai kedaulatan tertinggi. Sebagai penegak hukum, pemerintah wajib menjaga dan memelihara ketertiban yang ada di masyarakat dengan cara melakukan penegakan hukum terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran-pelanggaran hukum. Penegakan hukum sendiri dapat diartikan sebagai suatu kegiatan yang menserasikan hubungan antara nilai-nilai yang terdapat di dalam kaidah-kaidah hukum yang ada di dalam masyarakat dan mengejawantahkan sikap tidak



menghargai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup di masyarakat.

Penegakan hukum dapat terpenuhi jika hukum dapat berjalan dengan baik. Penegakan hukum tersebut antara lain yang Pertama adalah penegak hukum yang baik adalah aparat penegak hukum yang tangguh dan mampu menjalankan penegakan hukum dengan baik sesuai dengan aturan perundang-undangan. Kedua adalah peralatan hukum yang memadai. Ketiga adalah masyarakat yang sadar akan hukum dan mematuhi semua aturan perundang- undang yang berlaku dan yang terakhir adalah birokrasi pemerintahan yang mendukung penegakan hukum. Beberapa permasalahan dalam penegakan hukum, permasalahan itu antara lain adalah yang pertama adalah kesenjangan antara hukum normatif dan hukum sosiologis antara fakta hukum dan aturan hukum yang ada. Yang kedua adalah kesenjangan antara perilaku hukum yang ada di dalam masyarakat yang seharusnya tidak sesuai dengan kehidupan masyarakat pada kenyataannya dan yang ketiga adalah perbedaan antara hukum yang ada di masyarakat atau implementasi hukum yang dilaksanakan di dalam masyarakat. Keempat adalah masalah utama penegakan hukum di negara-negara berkembang khususnya Indonesia bukanlah pada system hukum itu sendiri, melainkan pada kualitas manusia yang menjalankan hukum (penegak hukum) (Eman Sulaiman : 2016 : 67).

Selain itu ada beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yang negatif, yang pertama adalah faktor yang ada di dalam sistem hukum itu sendiri mulai dari hukumnya, penegak hukumnya serta sarana prasarana untuk penegakan hukum. Kedua adalah faktor yang ada di luar sistem hukum yang meliputi kesadaran hukum masyarakat itu sendiri. Perkembangan hukum di masyarakat sosial politik dan budaya yang mempengaruhi hal tersebut. Ada beberapa faktor permasalahan penegakan hukum, yang pertama adalah faktor kualitas penegak hukum

secara professional, kedua lemahnya wawasan pemikiran bagi penegak hukum dalam memahami hukum itu sendiri yang ketiga adalah minimnya keterampilan untuk bekerja memenuhi kebutuhan hukum yang keempat rendahnya motivasi kerja, yang kelima adalah rusaknya moralitas personil aparat penegak hukum yang membuat hukum itu menjadi tidak dapat ditegakkan, yang keenam adalah tingkat pendidikannya hukum yang rendah perlunya perbaikan pendidikan hukum sejak dini, yang ketujuh adalah sangat sedikitnya program-program pengembangan sumber daya manusia di kalangan organisasi-organisasi penegak hukum untuk meningkatkan kemampuan dalam ilmu hukum. Tidak hanya aparat penegak hukum saja yang dapat menegakkan hukum, masyarakat juga memiliki hak untuk turut serta dalam penegakan hukum agar hukum dipatuhi oleh masyarakat. Hal ini dibutuhkan sikap kerjasama antara pihak penegak hukum dan masyarakat dalam penegakan hukum yang ada di masyarakat sehingga hukum dapat dipatuhi dan ditaati serta kedaulatan hukum tetap dijaga.

Masyarakat memberikan sumbangsih pemikirannya dalam penegakan hukum, selain aparat penegak hukum masyarakat dihimbau untuk turut serta dalam menjaga hukum agar tetap tertib serta dipatuhi oleh masyarakat yang lainnya. Ini diharapkan agar di dalam penegakan hukum antara penegak hukum dan masyarakat saling bantu-membantu dan saling bahu-membahu dalam penegakan hukum yang ada sehingga hukum dapat ditegakkan demi keadilan kepastian dan manfaat yang tentunya akan memberikan kesejahteraan bagi masyarakat itu sendiri.

Seperti kita ketahui bahwasanya semua negara pasti memiliki peraturan perundang-undangan ataupun hukum yang berlaku. Negara kita negara Indonesia merupakan negara hukum yang memiliki peraturan-peraturan hukum yang sifatnya memaksa kepada seluruh masyarakat yang ada di wilayah teritorial Indonesia harus patuh dan tunduk terhadap peraturan-peraturan

hukum yang dibuat oleh bangsa Indonesia, bahkan di Indonesia mengatur orang asing yang berada di wilayah Indonesia untuk patuh terhadap hukum yang berlaku di Indonesia.

Penegakan hukum dianggap sangat penting. Pemerintah disini bertanggung jawab untuk mengelola suatu wilayah dan rakyatnya. Untuk mencapai tujuan dalam kehidupan bernegara pemerintah wajib menjaga hak asasi warga negaranya. Tidak hanya tanggung jawab, pemerintah memiliki kepentingan yang lebih luas lagi untuk menciptakan kondisi-kondisi yang kondusif sehingga terciptanya kesejahteraan di dalam masyarakat. Di Indonesia inisiatif yang dilakukan. Penegakan hukum merupakan suatu usaha yang dilakukan untuk mewujudkan keadilan kepastian dan manfaat menjadi suatu kenyataan di dalam kehidupan bermasyarakat. Dapat diartikan bahwasanya penegakan hukum pada hakikatnya adalah perwujudan proses dari ide-ide mewujudkan hukum yang berkeadilan hukum dilakukan oleh pemerintah sebagai pemangku kekuasaan yang berhak untuk membuat hukum dan berhak untuk melakukan akan penegakan hukum agar terciptanya keadilan kepastian dan manfaat bagi masyarakat. Fungsi penegakan hukum adalah agar masyarakat terpenuhi haknya sebagai warga negara serta terjamin kemerdekaannya sebagai masyarakat yang dilindungi oleh negaranya.

## 2. Penegakan Hukum Dalam Hukum Administrasi Negara

Penegakan hukum merupakan tugas eksekutif dalam struktur kelembagaan negara modern, dan dilaksanakan oleh birokrasi dari eksekutif dimaksud, atau yang disebut birokrasi penegakan hukum. Eksekutif dengan birokrasinya merupakan bagian dari mata rantai untuk mewujudkan rencana yang tercantum dalam peraturan (hukum) sesuai dengan bidang-bidang yang ditangani (*welfare state*).

Penegakan hukum menurut pendapat Soerjono Soekanto adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan-pandangan

yang mantap dan mengejawantahkannya dalam sikap, tindak sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan kedamaian pergaulan hidup.(Satjipto Rahardjo, 2008:4)

Dalam hal penegakan hukum di Indonesia khususnya dalam pemberantasan korupsi, Satjipto Raharjo berpandangan bahwa pada umumnya kita masih terpaku cara penegakan hukum yang konvensional, termasuk kultur. Hukum yang dijalankan berwatak liberal dan memiliki kultur liberal yang hanya menguntungkan sejumlah kecil orang (*privileged few*) di atas “penderitaan” banyak orang. Untuk mengatasi ketidakseimbangan dan ketidakadilan itu, kita bisa melakukan langkah tegas (*affirmative action*). Langkah tegas itu dengan menciptakan suatu kultur penegakan hukum yang beda, sebutlah kultur kolektif. Mengubah kultur individual menjadi kolektif dalam penegakan hukum memang bukan hal yang mudah. (Sudikno Mertokusumo 2005 : 160-161), mengatakan bahwa hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia, sehingga hukum harus dilaksanakan secara normal, damai, tetapi dapat terjadi pula pelanggaran hukum, sehingga hukum harus ditegakkan agar hukum menjadi kenyataan. (Sudikno Mertokusumo 2005 : 160-161).

Dalam penegakan hukum mengandung tiga unsur, pertama kepastian hukum (*rechtssicherheit*), yang berarti bagaimana hukumnya itulah yang harus berlaku dan tidak boleh menyimpang, atau dalam pepatah meskipun dunia ini runtuh hukum harus ditegakkan (*fiat justitia et pereat mundus*). Hukum harus dapat menciptakan kepastian hukum karena hukum bertujuan untuk ketertiban masyarakat. Kedua kemanfaatan (*zweckmassigkeit*), karena hukum untuk manusia maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat, jangan sampai justru karena hukumnya diterapkan menimbulkan keresahan masyarakat. Ketiga keadilan (*gerechtigheit*), bahwa dalam pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus adil karena hukum bersifat umum dan berlaku bagi setiap orang dan

bersifat menyamaratakan. Tetapi hukum tidak identik dengan keadilan karena keadilan bersifat subyektif, individualistic dan tidak menyamaratakan.

Penegakan hukum menurut A. Hamid S. Attamimi seperti yang dikutip Siswanto Sunarno pada hakikatnya adalah penegakan norma-norma hukum, baik yang berfungsi suruhan (*gebot, command*) atau berfungsi lain seperti memberi kuasa (*ermachtigen, to empower*), membolehkan (*erlauben, to permit*), dan menyimpangi (*derogieren, to derogate*). Lebih lanjut Siswanto Sunarno mengatakan bahwa dalam suatu negara berdasarkan atas hukum materiil atau sosial yang bertekad memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa maka penegakan hukum peraturan perundang-undangan tidak dapat dicegah. (Siswanto Sunarno, 2008; 42)

Andi Hamzah mengemukakan penegakan hukum disebut dalam bahasa Inggris *Law Enforcement*, bahasa Belanda *rechtshandhaving*. Beliau mengutip Handhaving Milieurecht, 1981, Handhaving adalah pengawasan dan penerapan (atau dengan ancaman) penggunaan instrumen administratif, kepidanaan atau keperdataan dicapailah penataan ketentuan hukum dan peraturan yang berlaku umum dan individual. Handhaving meliputi fase *law enforcement* yang berarti penegakan hukum secara represif dan *fase compliance* yang berarti preventif. (Hamzah, Andi, 2005: 48-49).

Koesnadi Hardjasoemantri mengemukakan: Perlu diperhatikan bahwa penegakan hukum dilaksanakan melalui berbagai jalur dengan berbagai sanksinya, seperti sanksi administrasi, sanksi perdata, dan sanksi pidana”( Koesnadi Hardjasoemantri, 2000 : 375-376). Lebih lanjut Koesnadi Hardjasoemantri mengatakan bahwa :

Penegakan hukum adalah kewajiban dari seluruh masyarakat dan untuk ini pemahaman tentang hak dan kewajiban menjadi syarat mutlak, masyarakat bukan penonton

bagaimana hukum ditegakkan, akan tetapi masyarakat aktif berperan dalam penegakan hukum. Keith Hawkins mengemukakan seperti yang dikutip Koesnadi Hardjasoemantri bahwa: Penegakan hukum dapat dilihat dari dua sistem atau strategi, yang disebut *compliance* dengan *conciliatory style* sebagai karakteristiknya dan *sanctioning* dengan *penal style* sebagai karakteristiknya ( Koesnadi Hardjasoemantri, 2000 : 376).

Pendapat lain dari *Milieurecht* yang juga dikutip Koesnadi Hardjasoemantri mengatakan bahwa : Penyidikan serta pelaksanaan sanksi administrasi atau sanksi pidana merupakan bagian akhir (*Sluit stuk*) dari penegakan hukum. Yang perlu ada terlebih dahulu adalah penegakan preventif, yaitu pengawasan atas pelaksanaan peraturan. Pengawasan preventif ini ditujukan kepada pemberian penerangan dan saran serta upaya meyakinkan seseorang dengan bijaksana agar beralih dari suasana pelanggaran ke tahap pemenuhan ketentuan peraturan.

#### 1. Penegakan Hukum Administrasi Negara

Konsep penegakan norma Hukum Administrasi Negara atau yang dalam kepustakaan Hukum Administrasi Nrgara di Belanda dikenal dengan sebutan: "*Eenzijdige Handhaving Rech door Overheid*" merupakan kewenangan administrasi negara untuk meluruskan terjadinya pelanggaran norma hukum administrasi negara guna mengakhiri pelanggaran tersebut dengan melakukan suatu tindakan nyata. 45Penegakan hukum administrasi

negara menurut P. Nicolai dan kawan-kawan berisi :

1) Pengawasan bahwa organ pemerintahan dapat melaksanakan ketaatan pada atau berdasarkan undang-undang yang ditetapkan secara tertulis dan pengawasan terhadap keputusan yang meletakkan kewajiban kepada individu.

2) Penerapan kewenangan sanksi pemerintahan. Pengawasan merupakan langkah preventif untuk memaksakan kepatuhan, sedangkan penerapan sanksi merupakan langkah represif untuk memaksakan kepatuhan (Ridwan, 2009 : 143).

Dalam pelaksanaan hukum bisa terjadi pelanggaran hukum, karena itu perlu dilaksanakan penegakan hukum (law enforcement) sebagai bagian dari yurisdiksi negara. Ada tiga hal penting dalam penegakan hukum yang perlu mendapat perhatian sungguh-sungguh, yaitu kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan. Penegakan hukum terdiri dari pihak-pihak yang membuat peraturan perundang-undangan, yaitu badan legislatif dan pemerintah, dan pihak-pihak yang menerapkan hukum, seperti kepolisian, kejaksaan, pengacara, masyarakat, dan kehakiman. ( Ahmad Sukardja, 2012 : 243)

Tujuan dari penegakan norma hukum administrasi negara adalah terwujudnya tertib hukum (legal order) dalam rangka melindungi kepentingan umum. 48 Dalam Hukum Administrasi Negara, penggunaan sanksi administrasi merupakan penerapan kewenangan pemerintahan, dimana kewenangan ini berasal dari aturan Hukum Administrasi Negara tertulis dan tidak tertulis. Pada umumnya, memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk menetapkan norma-norma Hukum Administrasi Negara tertentu, diiringi pula dengan memberikan kewenangan untuk menegakkan norma-norma itu melalui penerapan sanksi bagi mereka yang melanggar norma-norma itu melalui penerapan sanksi bagi mereka yang melanggar norma-norma hukum administasi negara tersebut. (Riawan Tjandra, 2018 : 217).

Sanksi administrasi adalah sanksi yang muncul dari hubungan antara pemerintah dengan warga negara dan yang dilaksanakan tanpa perantara pihak ketiga, yaitu tanpa perantara kekuasaan peradilan, tetapi dapat secara langsung dilaksanakan oleh administrasi sendiri. Ketika warga negara melalaikan kewajiban yang timbul dalam hubungan hukum administrasi, maka

pihak lawan (pemerintah) dapat mengenakan sanksi tanpa perantara hakim. (Ridwan HR, 20019 : 296).

Ditinjau dari segi sasarannya, dikenal tiga jenis sanksi, yaitu sanksi reparatoir, sanksi punitif dan sanksi regresif. Sanksi reparatoir diartikan sebagai sanksi atas pelanggaran norma yang ditujukan untuk mengembalikan pada kondisi semula atau menempatkan pada situasi yang sesuai dengan kondisi hukum. Dengan kata lain, mengembalikan pada keadaan semula sebelum terjadinya pelanggaran, sanksi punitif adalah sanksi yang semata-mata ditujukan untuk memberikan hukuman pada seseorang. Dan sanksi regresif adalah sanksi yang diterapkan sebagai reaksi atas ketidak patuhan terhadap ketentuan yang terdapat pada ketetapan yang diterbitkan. (Riawan Tjandra, 2018 : 220).

#### 4. Jenis-jenis Sanksi Hukum Administrasi Negara

Jenis-jenis sanksi dalam hukum administrasi negara meliputi :

- a. Paksaan Pemerintahan (*bestuursdwang*)
- b. Penarikan kembali keputusan yang menguntungkan ( izin, pembayaran, subsidi)
- c. Denda administrasi.
- d. Uang paksa (*dwangsom*). ( (Riawan Tjandra, 2018 : 220).

Macam-macam sanksi tersebut tidak selalu dapat diterapkan secara keseluruhan pada suatu bidang administrasi tertentu:

##### **a. Paksaan pemerintahan (*bestuursdwang*)**

Paksaan pemerintahan adalah tindakan nyata yang dilakukan oleh organ pemerintah atau atas nama pemerintah untuk memindahkan, mengosongkan, menghalang-halangi memperbaiki keadaan semula apa yang telah dilakukan atau sedang dilakukan yang bertentangan dengan kewajiban-kewajiban yang ditentukan dalam peraturan perundang- undangan. (Ridwan HR,



2009 : 304). Bestuursdwang merupakan suatu bentuk eksekusi yang nyata dalam pelaksanaannya tanpa harus ada perantara dari hakim dan biaya pelaksanaannya dibebankan pada pelanggar. ( Riawan Tjandra, 2018 : 219).

Unsur-unsur paksaan pemerintahan adalah sebagai berikut :

- 1) Berkaitan dengan pengakhiran situasi yang bertentang dengan ketentuan undang-undang.
- 2) Menyangkut kewenangan mandiri pemerintahan, artinya tidak dibutuhkan putusan hakim terlebih dahulu.
- 3) Pemerintah boleh menentukan sendiri apakah sebagai sanksi atas pelanggaran akan diterapkan paksaan pemerintahan ataukah tidak.
- 4) Penerapan paksaan pemerintahan dapat dilakukan atas biaya si pelanggar.
- 5) Pelaksanaan paksaan pemerintahan harus didahului dengan surat peringatan. (Ridwan HR, 2009: 151).

Menyangkut paksaan pemerintahan (bestuursdwang) menurut Spelt dan ten Berge yaitu: “ pada umumnya (dikecualikan keadaan-keadaan yang membutuhkan penyelesaian cepat) organ pemerintahan sebelum melaksanakan paksaan pemerintahan secara nyata, harus mengirimkan peringatan tertulis, sehingga yang dialamatkan diberi kesempatan memperbaiki atau mengakhiri sendiri pelanggaran atas norma hukum itu”. Sanksi peringatan menurut Spelt dan ten Berge harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

1. Peringatan harus definitif.
2. Organ yang berwenang harus disebut jelas dalam surat peringatan.
3. Peringatan harus ditujukan kepada orang yang tepat.
4. Ketentuan yang dilanggar harus jelas.

5. Pelanggaran nyata harus digambarkan dengan jelas.
6. Peringatan memuat penentuan jangka waktu.
7. Pemberian beban yang jelas dan seimbang.
8. Pemberian beban tanpa syarat.
9. Beban mengandung pemberian alasannya.
10. Peringatan memuat berita tentang pembebanan biaya. (Nirahua Salmon, 2013 : 71).

**b. Penarikan kembali keputusan yang menguntungkan (izin, pembayaran, subsidi)**

Penarikan kembali suatu Keputusan TUN yang menguntungkan adalah pencabutan suatu Keputusan TUN yang memberikan keuntungan kepada pihak penerima suatu Keputusan TUN yang dinilai telah melanggar syarat-syarat tertentu sebagai dasar berlakunya Keputusan TUN tersebut. Penarikan kembali keputusan yang menguntungkan dilakukan dengan mengeluarkan suatu ketetapan baru yang isinya menarik kembali atau tidak berlaku lagi ketetapan terdahulu. Terdapat 2 (dua) hal yang pada umumnya menjadi alasan penarikan kembali suatu KTUN :

1. Pihak penerima KTUN tidak mematuhi syarat-syarat/pembatasan-pembatasan yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang dikaitkan dengan izin, subsidi atau pembayaran.
2. Pihak penerima KTUN pada waktu mengajukan permohonan izin, subsidi atau pembayaran telah memberikan data yang tidak benar.( Riawan Tjandra, 2018 : 221)

**c. Denda administrasi (*administratieve boete*)**

Sanksi administrasi yang berbentuk denda administrasi atau disebut pula denda pemerintahan (*bestuursboete*) dapat dijelaskan sebagai pembebanan kewajiban yang dilakukan oleh pemerintah (terhadap seseorang) untuk membayar sejumlah uang sebagai hukuman karena melanggar peraturan. Denda pemerintahan, sebagaimana paksaan pemerintahan dan uang paksa, ditetapkan dalam keputusan. (Ridwan, 2009: 157).

#### **d. Uang paksa (*dwangsom*)**

Uang paksa sebagai hukuman atau denda, jumlahnya berdasarkan syarat dalam perjanjian, yang harus dibayar karena tidak menunaikan, tidak sempurna melaksanakan atau tidak sesuai dengan waktu yang ditentukan, dalam hal ini berbeda dengan biaya ganti kerugian, kerusakan dan pembayaran bunga. (Ridwan HR, 2009: 315).

Pengenaan uang paksa merupakan alternatif untuk tindakan nyata, yang berarti sebagai sanksi subsidiaire dan dianggap sebagai sanksi reparatoir. Selain sanksi administrasi tersebut masih terdapat sanksi hukum lainnya, yakni sanksi pidana dan/atau perdata. Sesuai dengan hakikat sanksi dalam hukum administrasi maka sanksi pidana dan/atau sanksi perdata dapat diterapkan bersama-sama sanksi administrasi. Di dalam hukum administrasi tidak berlaku asas *nebis in idem* (misalnya dalam kasus pencemaran, meskipun secara hukum administrasi izin telah dicabut, tetapi menurut UU No. 4 Tahun 1982 perbuatan pencemaran masih dapat dipidana).

Meskipun sanksi secara akumulasi eksternal dapat diterapkan secara bersama-sama dengan sanksi lainnya, namun perlu diperhatikan asas-asas berikut :

##### **a. Asas *ne bis vexari***

Makna asas ini adalah terdapat sanksi-sanksi yang sejenis dan tujuannya sama, tidak boleh diterapkan secara bersama-sama dengan uang paksa. Sebab uang paksa merupakan alternatif terhadap sanksi lain, yakni paksaan pemerintahan (*bestuursdwang*).

**b. Asas keseimbangan**, yakni berkenaan dengan kepatutan dalam mengenakan sanksi.

Dalam hukum administrasi penegakan sanksi diwujudkan dalam bentuk keputusan administrasi negara. Dalam hal ini sanksi berfungsi sebagai sarana untuk menegakkan hukum (*handhavingsbeschikkingen*). Sanksi dalam hukum perizinan pada umumnya diwujudkan berupa pembatalan atau penarikan kembali terhadap izin ( SF Marbun, 2003 : 314-323). Karena itu persoalan penerapan sanksi dan persoalan pembatalan/penarikan kembali suatu KTUN (izin) merupakan hal yang serupa meskipun tidak persis sama.

Apabila dilakukan penerapan sanksi berupa pembatalan atau penarikan kembalihan izin berarti pelaksanaan terhadap penegakan hukum administrasi. Dalam melakukan pembatalan/penarikan kembali izin yang penting diperhatikan adalah “dasar legitimasi” sebagai dasar wewenang menerapkan sanksi tersebut, termasuk pula wewenang melakukan pengawasan. Dasar legitimasi dapat diperoleh melalui atribusi atau delegasi.

Persoalannya siapakah atau badan/pejabat tata usaha negara manakah yang berwenang membatalkan atau menarik kembali suatu izin? Sesuai dengan asas *contrarius actus* maka “pada dasarnya”, badan/pejabat tata usaha negara yang berwenang menegakkan sanksi atau penegakan hukum administrasi negara berupa pembatalan atau penarikan kembali suatu izin, adalah badan atau pejabat tata usaha negara yang menerbitkan izin tersebut. Jadi di sini ditekankan pada kalimat “pada dasarnya”.

Pembatalan atau penarikan kembali izin dapat dilakukan dengan memperhatikan secara seksama 2 (dua) hal berikut: yakni sifat wewenang penerbitan dan pencabutan izin serta sifat objek dari izin tersebut. Maksud sifat wewenang izin dan pembatalan atau penarikan kembali izin serta sifat objek dari izin tersebut adalah sebagai berikut: (SF Marbun, 2003 : 314-323).

a. Sifat wewenang penerbitan izin dan wewenang pencabutan izin. Artinya perlu diperhatikan apakah sifat wewenang pemerintah terikat (*gebonden bestuurs*), ataukah wewenang tersebut merupakan wewenang pemerintahan yang bebas (*vrijbestuur*).

b. Sifat objek dari izin berkaitan dengan “klasifikasi” suatu keputusan tata usaha negara. Apakah keputusan tata usaha negara itu merupakan keputusan yang bersifat kilat dan langgeng. Pembatalan atau penarikan kembali suatu izin dapat terjadi karena, adanya unsur penipuan atau karena lalai dalam memenuhi persyaratan, seperti halnya pembatalan atau penarikan kembali dapat juga terjadi terhadap suatu keputusan pada umumnya.

Penegakan Hukum di sini dalam kaitannya penulisan tesis ini adalah merupakan serangkaian proses untuk menjabarkan sebuah nilai, ide dan cita-cita yang cukup abstrak yang menjadi tujuan hukum. (S. Rahardjo, 2009).

Lima faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soejono Soekanto dapat dikaitkan. (M. Mintarsih, M. Iskandar, and B. Sukanto, 2018) dengan persoalan penegakan hukum dalam kebijakan zero ODOL terhadap pengangkutan barang yang dapat dianalisis sebagai berikut:

1) Faktor hukum itu sendiri yaitu Undang-Undang yang mengatur tentang Kebijakan Zero ODOL, UU 22/2009 LLAJ dijelaskan tentang memodifikasi atau merakit kendaraan sehingga menyebabkan perubahan tipe kendaraan, UU No. 55/2012 tentang Kendaraan laik jalan, Peraturan Menteri No.60/2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.

2) Faktor penegakan hukum, orang yang menegakan hukum, dalam hal ini yang berperan sebagai penegak hukum adalah Lembaga Negara di Bidang dinas perhubungan, Kepolisian sebagai pengawas dilapangan, PPNS dinas perhubungan yang membantu polisi dalam melakukan penyelidikan serta pengawasan ketika terjadi pelanggaran berdasarkan ketentuan dalam UU No.2/2002 Polri Pasal 1 angka 10 dan KUHAP pasal 6 ayat (1). Lembaga pemerintah yang ikut andil dalam membuat sebuah kebijakan.

3) Faktor sarana prasarana yang mendukung dalam penegakan hukum dalam kebijakan Zero ODOL antara lain: dana pendukung untuk membangun jembatan timbang, dukungan dalam peremajaan truk, dukungan terhadap infrastruktur jalan, dukungan sosialisasi pelanggaran lalu lintas pada masyarakat.

4) Faktor masyarakat, hakekatnya penegakan hukum berasal dari masyarakat, untuk kesejahteraan masyarakat dan mengembalikan keadilan bagi masyarakat. Diperlukan kontribusi masyarakat dalam bentuk kesadaran hukum sebagai pemilik perusahaan jasa angkutan barang dan pengemudi untuk taat pada aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah, bertanggung jawab mengelola truk angkutan barang sehingga layak jalan dan dapat digunakan sesuai peruntukannya.

5) Faktor kebudayaan yaitu sebagai hasil karya, cipta, rasa kemanusiaan dalam kehidupan sosial. Tujuan Penegakan Hukum adalah untuk mewujudkan kepastian hukum, menemukan rasa keadilan dan juga memberikan manfaat terutama pada masyarakat agar menjaga masyarakat tertib dan berbudaya hukum, selamat dan aman dalam berlalu lintas dan angkutan jalan, dan patuh pada budaya tertib lalu lintas.

Jika masih terjadi pelanggaran-pelanggaran terhadap hukum, maka kembali lagi kilas balik melihat kedalam faktor-faktor penegakan hukum apa yang menjadi masalah dan kendalanya. ( H. Ardani Nasution, 2020) Upaya penegakan hukum kepolisian dalam melaksanakan tugasnya mengutamakan dua tindakan preventif atau tindakan pencegahan dan represif.( R. Muhammad and A.Syah, 2013).

Tindakan preventif atau pencegahan seperti: pengaturan lalu lintas, penjagaan, pengawasan, pengawalan dan patrol hal ini termasuk dalam sistem keamanan lalu lintas. Terhadap pelanggaran lalu lintas dilakukan tindakan represif melalui perlakuan dan hukuman dengan denda (penindakan langsung), penyitaan dan teguran. Pemerintah berkewajiban untuk menyusun strategi demi memecahkan permasalahan dibutuhkan sebuah kebijakan untuk di eksekusi dengan suatu aturan agar dapat menyelesaikan permasalahan yang terjadi. Untuk itu Lembaga Dinas Perhubungan melakukan kerjasama dengan kepolisian untuk melakukan penegakan hukum, mencari solusi menghadapi permasalahan melalui sebuah kebijakan. Definisi Kebijakan menurut salah satu ahli,yaitu Lasswell dan Kaplan, mengartikan kebijakan sebagai suatu program yang mengandung nilai-nilai dan praktek-praktek yang tearah untuk mencapai tujuanyang diharapkan.Namun jangan sampai salah mengartikan peraturan dengan kebijakan itu berbeda,peraturan dibuat untuk dipatuhi dengan cara memaksa sedangkan kebijakan dibuat tanpa unsur paksaan namun diharapkan dapat menyelesaikan suatu permasalahan secara langsung.

### **3. Teori Pengawasan**

#### **A. Pengawasan**

Kata “Pengawasan” berasal dari kata “awas” berarti “penjagaan”. Istilah pengawasan dikenal dalam ilmu manajemen dengan ilmu administrasi, yaitu sebagai salah satu unsur dalam kegiatan pengelolaan. Pengawasan dalam administrasi negara dimaksudkan untuk mengetahui

apakah tujuan negara itu tercapai atau tidak. Leonad D. White menyebutkan bahwa maksud pengawasan itu adalah: (Muchsan, 2007 : 17)

1. Untuk menjamin bahwa kekuasaan itu digunakan untuk tujuan yang diperintah dan mendapat dukungan serta persetujuan dari rakyat.

2. Untuk memproteksi hak-hak asasi manusia (*human rights, mensenrechten, droit de l'home*) yang telah dijamin undang-undang dari pada tindakan penyalahgunaan kekuasaan (*abuse of power*).

Jika membahas tentang pengawasan maka tidak terlepas dari apa yang diawasi dan siapa yang menjadi pengawas dari objek pengawasan tersebut. Objek pengawasan ini banyak macamnya, tergantung dari program atau kegiatan yang dilaksanakan. Secara garis besar objek pengawasan dapat dikelompokkan menjadi 4, yakni: a) Kuantitas dan kualitas program, yakni barang atau jasa yang dihasilkan oleh kegiatan atau program tersebut. b) Biaya program, dengan menggunakan 3 macam standar, yakni modal yang dipakai, pendapatan yang diperoleh, dan harga program. c) Pelaksanaan program, yaitu pengawasan terhadap waktu pelaksanaan, tempat pelaksanaan, dan proses pelaksanaan, apakah sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam perencanaan. d) Hal-ihwal yang bersifat khusus, yaitu pengawasan yang ditujukan kepada hal-hal khusus yang ditetapkan oleh pimpinan atau manajer. (Nurchayanto, dkk. 2007).

Sebelum merujuk lebih dalam mengenai pengawasan, berikut akan penulis paparkan pandangan dari beberapa para ahli mengenai pengertian pengawasan. Diantaranya: (Muchsan, 2007 : 20)

1. Sujamto (1986, 19) mengungkapkan bahwa pengawasan sejatinya adalah Segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak.



2. Siagian (1990, 107) menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan pengawasan adalah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

3. Sarwoto (1991, 93) memberikan definisi tentang pengawasan adalah kegiatan manajer yang mengusahakan agar pekerjaan-pekerjaan terlaksana sesuai dengan rencana yang ditetapkan dan atau hasil yang dikehendaki”.

4. Soekarno K (dalam Situmorang & Juhir, 1994, 20) memberikan pengertian tentang pengawasan merupakan suatu proses yang menentukan tentang apa yang harus dikerjakan, agar apa yang harus dikerjakan, agar apa yang diselenggarakan sesuai dengan rencana.

5. Terry (dalam Salihendo, 1994, 25) menyatakan pengawasan adalah mendeterminasi apa yang dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana-rencana. Jadi pengawasan dapat dianggap sebagai aktivitas untuk menemukan dan mengoreksi penyimpangan-penyimpangan penting dalam hasil yang dicapai dari aktivitas-aktivitas yang direncanakan.

6. Kertonegoro (1998, 163) menyatakan pengawasan itu adalah proses melalui manajer berusaha memperoleh keyakinan bahwa kegiatan yang dilakukan sesuai dengan perencanaannya.

7. Robbin (dalam Sugandha, 1999, 150) menyatakan pengawasan itu merupakan suatu proses aktivitas yang sangat mendasar, sehingga membutuhkan seorang manajer untuk menjalankan tugas dan pekerjaan organisasi.

8. Dale (dalam Winardi, 2000, 224) juga menyampaikan bahwa pengawasan tidak hanya melihat sesuatu dengan seksama dan melaporkan hasil kegiatan mengawasi, tetapi juga mengandung arti memperbaiki dan meluruskannya sehingga mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan.

9. Admosudirdjo (dalam Febriani, 2005, 11) mengatakan bahwa pada pokoknya pengawasan adalah keseluruhan daripada kegiatan yang mengkomparasikan atau mengukur apa yang sedang atau sudah dilaksanakan dengan kriteria, norma-norma, standar atau rencana-rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

10. Muchsan (2007, 38) menandakan bahwasanya pengawasan merupakan kegiatan untuk menilai suatu pelaksanaan tugas secara *de facto*, sedangkan tujuan pengawasan hanya terbatas pada pencocokkan apakah kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan tolok ukur yang telah ditetapkan sebelumnya (dalam hal ini berwujud suatu rencana/plan).

11. Manullang (2012, 179) menyebutkan bahwa pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan suatu pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya dan mengoreksi bila perlu dengan maksud supaya pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula.

Dari beberapa pandangan para ahli terkait dengan penyampaian makna pengawasan di atas, dapat ditarik sebuah konklusi bahwa Pengawasan adalah sebagai suatu usaha sistematis oleh manajemen untuk membandingkan kinerja standar, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan penyembuhan yang diperlukan guna melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin di dalam mencapai tujuan.

Dengan pengawasan dapat diketahui sampai di mana deviasi, penyalahgunaan, kebocoran, pemborosan, penyelewengan, dan lain-lain kendala di masa yang akan datang. Jadi keseluruhan

dari pengawasan adalah kegiatan membandingkan apa yang sedang atau sudah dikerjakan dengan apa yang direncanakan sebelumnya, karena itu perlu kriteria, norma, standar, dan ukuran tentang hasil yang ingin dicapai. (Simbolon, Maringan Masry, 2014)

Jadi jelas bahwa tanpa rencana, maka pengawasan tidak mungkin dapat dilaksanakan karena tidak ada pedoman atau petunjuk untuk melakukan pengawasan itu. Rencana sonder pengawasan akan cenderung memberi kans timbulnya penyimpangan-penyimpangan, penyelewengan, dan kebocoran tanpa ada alat untuk mencegah. Oleh karena itu, diperlukan adanya pengawasan.

Pengawasan merupakan salah satu fungsi manajemen yang sangat krusial, sehingga berbagai ahli manajemen dalam memberikan pendapatnya tentang fungsi manajemen senantiasa menempatkan unsur pengawasan sebagai fungsi yang penting. Kasus-kasus yang terjadi dalam jamak organisasi adalah tidak diselesaikannya suatu penugasan, tidak ditepatinya masa dalam penyelesaian suatu anggaran yang berlebihan dan kegiatan-kegiatan lain yang menyimpang dari rencana. (Yusri, Munaf. 2015 : 10)

Begitu signifikannya pengawasan dalam suatu organisasi sehingga keberhasilan atawa kinerja suatu organisasi menjadi ukuran sampai dimana pelaksanaan pengawasan terhadap organisasi tersebut. Bahkan dalam praktek manajemen modern pengawasan tidak dapat lagi dipisahkan dengan fungsi-fungsi manajemen lainnya.

Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai. Melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan beleid yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien. Bahkan, melalui pengawasan tercipta suatu aktivitas yang berkelindan dengan penentuan atau evaluasi mengenai sejauh mana

pelaksanaan kerja sudah dilaksanakan. Pengawasan juga dapat mendeteksi sejauh mana kebijakan pimpinan dijalankan dan sampai sejauh mana penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kerja tersebut.

### **Unsur-Unsur Pengawasan**

Adapun untuk tindakan pengawasan tersebut, maka setidaknya-tidaknya diperlukan unsur-unsur sebagai berikut : (Muchsan, 2007 : 50)

1. Adanya kewenangan yang jelas, yang dimiliki oleh aparat pengawas.
2. Adanya suatu rencana yang mantap sebagai alat penguji terhadap pelaksanaan suatu tugas yang akan diawasi.
3. Tindakan pengawasan dapat dilakukan terhadap suatu proses kegiatan yang sedang berjalan maupun terhadap hasil yang dicapai dari kegiatan tersebut.
4. Tindakan pengawasan berakhir dengan disusunnya evaluasi akhir terhadap kegiatan yang dilaksanakan serta pencocokan hasil yang dicapai dengan rencana sebagai tolok ukurnya.
5. Untuk selanjutnya tindakan pengawasan akan diteruskan dengan tindak lanjut baik secara administratif maupun secara yuridis.

### **Fungsi-Fungsi Pengawasan**

Adapun untuk fungsi-fungsi pengawasan (Ernie & Saefullah, 2015 : 12) antara lain:

- a. Mengevaluasi keberhasilan dan pencapaian serta target sesuai dengan indikator yang ditetapkan.
- b. Mengambil langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.

- c. Melakukan berbagai alternatif solusi atas berbagai masalah yang terkait dengan pencapaian perusahaan.

Sedangkan menurut (Maringan, 2014 : 62), fungsi-fungsi pengawasan adalah:

1. Mempertebal rasa tanggung jawab terhadap pejabat yang diberi tugas dan wewenang dalam menjalankan pekerjaan.
2. Mendidik para pejabat supaya mereka menjalankan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang sudah ditentukan.
3. Untuk mencegah terjadinya penyimpangan, penyelewengan, kelalaian dan kelemahan supaya tidak terjadi kerugian yang tidak diinginkan.
4. Untuk memperbaiki kesalahan dan penyelewengan, agar pelaksanaan pekerjaan tidak mengalami hambatan dan pemborosan-pemborosan.

### **Macam-Macam Pengawasan**

Tentang hal bentuk-bentuk pengawasan itu sendiri ada 4 macam, yakni:

#### 1. Pengawasan Intern dan Ekstern

Pengawasan intern adalah pengawasan yang dilakukan oleh orang atau badan yang ada di dalam lingkungan unit organisasi yang bersangkutan.” Pengawasan dalam bentuk ini dapat dilakukan dengan cara pengawasan atasan langsung atau pengawasan melekat (*built in control*) maupun pengawasan yang dilakukan secara rutin oleh inspektorat jenderal pada setiap kementerian dan inspektorat wilayah untuk setiap daerah yang ada di Indonesia, dengan menempatkannya di bawah pengawasan Kementerian Dalam Negeri. (Sule & Ernie Tisnawati, 2015 : 34)

Pengawasan ekstern adalah pemeriksaan yang dilakukan oleh unit pengawasan yang berada di luar unit organisasi yang diawasi. Dalam hal ini di Indonesia adalah Badan Pemeriksa

Keuangan (BPK), yang merupakan lembaga tinggi negara yang terlepas dari pengaruh kekuasaan manapun. Dalam menjalankan tugasnya, BPK tidak mengabaikan hasil laporan pemeriksaan aparat pengawasan intern pemerintah, sehingga sudah sepantasnya di antara keduanya perlu terwujud harmonisasi dalam proses pengawasan keuangan negara. Proses harmonisasi demikian tidak mengurangi independensi BPK untuk tidak memihak dan menilai secara obyektif aktivitas pemerintah. Selain itu, pengawasan eksternal dilakukan dari luar tubuh pemerintah itu sendiri seperti dari ormas, organisasi kemahasiswaan serta masyarakat secara luas. Sehingga dengan pengawasan yang dilakukan pemerintah dapat berbenah diri dengan kritikan, masukan serta pengawasan yang diberikan tersebut yang pada akhirnya pemerintah diharapkan mampu menjalankan tugas serta tanggung jawabnya dengan baik.

## 2. Pengawasan Preventif dan Represif

Pengawasan preventif lebih dimaksudkan sebagai, “pengawasan yang dilakukan terhadap suatu kegiatan sebelum kegiatan itu dilaksanakan, sehingga dapat mencegah terjadinya penyimpangan.” Lazimnya, pengawasan ini dilakukan pemerintah dengan maksud untuk menghindari adanya penyimpangan pelaksanaan keuangan negara yang akan membebankan dan merugikan negara lebih besar. Di samping itu, pengawasan ini juga dimaksudkan agar sistem pelaksanaan anggaran dapat berjalan sebagaimana yang dikehendaki. Pengawasan preventif akan lebih berfaedah dan bermakna jika dilakukan oleh atasan langsung, sehingga penyimpangan yang kemungkinan dilakukan akan terdeteksi lebih awal. (Simbolon, Maringan Masry, 2014 : 67 )

Di sisi lain, pengawasan represif adalah “pengawasan yang dilakukan terhadap suatu kegiatan setelah kegiatan itu dilakukan.” Pengawasan model ini lazimnya dilakukan pada akhir tahun anggaran, di mana anggaran yang telah ditentukan kemudian disampaikan laporannya.

Setelah itu, dilakukan pemeriksaan dan pengawasannya untuk mengetahui kemungkinan terjadinya penyimpangan.

### 3. Pengawasan Aktif dan Pasif

Pengawasan dekat (aktif) dilakukan sebagai bentuk “pengawasan yang dilaksanakan di tempat kegiatan yang bersangkutan.” Hal ini berbeda dengan pengawasan jauh (pasif) yang melakukan pengawasan melalui “penelitian dan pengujian terhadap surat-surat pertanggung jawaban yang disertai dengan bukti-bukti penerimaan dan pengeluaran.” (Nurchayanto, Herbasuki & Yuniningsih, Tri. 2007 : 73).

4. Pengawasan kebenaran formil menurut hak (*rechtmaticheid*) dan pemeriksaan kebenaran materil mengenai maksud tujuan pengeluaran (*doelmatigheid*).

Pengawasan berdasarkan pemeriksaan kebenaran formil menurut hak (*rechtmaticheid*) adalah “pemeriksaan terhadap pengeluaran apakah telah sesuai dengan regulasi, tidak kedaluwarsa, dan hak itu terbukti kebenarannya.” Sementara itu, pemeriksaan kebenaran materil mengenai maksud tujuan pengeluaran (*doelmatigheid*) adalah “pemeriksaan terhadap pengeluaran apakah telah memenuhi prinsip ekonomi, yaitu pengeluaran tersebut diperlukan dan beban biaya yang serendah mungkin.”

Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan negara, pengawasan ditujukan untuk menghindari terjadinya “korupsi, penyelewengan, dan pemborosan anggaran negara yang tertuju pada aparatur atau pegawai negeri.” Dengan dijalankannya pengawasan tersebut diharapkan pengelolaan dan pertanggungjawaban anggaran dan kebijakan negara dapat berjalan sebagaimana direncanakan. (Muchsan, 2007 : 70)

Mengenai macam-macam pengawasan yang dikenal di Indonesia adalah : (Yulianta Saputra, 2021).

1. Pengawasan fungsional, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh aparatur pemerintah yang tugas pokoknya melakukan pengawasan, seperti BPK, BPKP, Itjen dan Itwilprop atau Itwilkab;
2. Pengawasan legislatif, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh Lembaga Perwakilan Rakyat baik di Pusat maupun di Daerah;
3. Pengawasan melekat, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh setiap pimpinan terhadap bawahan dan satuan kerja yang dipimpinya;
4. Pengawasan masyarakat, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh masyarakat, seperti yang dilakukan oleh media massa, Lembaga Swadaya Masyarakat, dan sebagainya.

### **Pemerintah Sebagai Obyek Pengawasan**

Tujuan pembangunan nasional sebagaimana ditandaskan di dalam Pembukaan (*preamble*) Undang-Undang Dasar 1945 diejawantahkan melalui pelaksanaan penyelenggaraan negara yang berkedaulatan rakyat jua demokratis dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa, berdasarkan Pancasila serta Undang-Undang Dasar 1945. Penyelenggaraan negara diimplementasikan via pembangunan nasional dalam segala aspek kehidupan bangsa oleh penyelenggara negara dan penyelenggara pemerintahan, yaitu lembaga-lembaga tinggi negara bersama-sama segenap rakyat Indonesia di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pembangunan nasional adalah usaha peningkatan kualitas manusia dan masyarakat Indonesia yang dilakukan secara berkesinambungan, berlandaskan kapabilitas nasional, dengan memanfaatkan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi serta memperhatikan perkembangan global. Dalam implementasinya mengacu pada kepribadian bangsa dan nilai luhur yang universal untuk mewujudkan kehidupan bangsa yang berdaulat, mandiri, berkeadilan, sejahtera, maju serta kukuh kekuatan moral dan etikanya. (Nurchayanto, Herbasuki & Yuniningsih, Tri. 2007 : 75).



Dalam ikhtiar mencapai tujuan sebagaimana dimaksud di atas, pemerintah sebagai penyelenggara pemerintahan dan pembangunan tidak terlepas dari pengawasan yang dilakukan oleh masyarakat. Pengawasan tersebut, antara lain pengawasan dari segi keuangan, pengawasan dari segi yuridis, dan sebagainya. Sehubungan dengan ihwal tersebut, di Indonesia terdapat berbagai pengawasan, baik yang dilakukan oleh intern Pemerintah maupun oleh lembaga-lembaga lain. Kesemuanya pengawasan tersebut dilakukan untuk mengawasi jalannya pemerintahan dan pembangunan di mana obyeknya adalah pemerintah sebagai penyelenggara pemerintahan.

Tujuan pengawasan sebagaimana disebutkan di dalam Instruksi Presiden Nomor 15 Tahun 1983 adalah mendukung kelancaran dan ketepatan pelaksanaan pembangunan. Sedangkan sasaran dari pengawasan adalah: (Yulianta Saputra, 2021).

1. Agar pelaksanaan tugas umum pemerintahan dilakukan secara tertib berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta berdasarkan sendi-sendi kewajaran penyelenggaraan pemerintahan agar tercapai daya guna dan hasil guna, serta tepat guna yang sebaik-baiknya.
2. Agar pelaksanaan pembangunan dilakukan sesuai dengan plan dan program Pemerintah serta peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga tercapai sasaran yang ditetapkan.
3. Agar hasil-hasil pembangunan dapat dinilai seberapa jauh untuk memberi umpan balik (*feedback*) berupa pendapat, kesimpulan, dan saran terhadap kebijaksanaan, perencanaan, pembinaan, serta pelaksanaan tugas-tugas umum pemerintahan dan pembangunan.

4. Agar sejauh mungkin mencegah terjadinya pemborosan, kebocoran, dan deviasi dalam penggunaan wewenang, tenaga, uang dan perlengkapan milik negara, sehingga dapat terbina aparatur yang tertib, bersih, berhasil guna dan berdayaguna.

Dalam relevansinya dengan pemerintah sebagai obyek pengawasan ditinjau dari hukum administrasi negara (*administrative law, bestuursrecht, verwaltung recht*), lantaran pemerintah di dalam melaksanakan tugas-tugas umum pemerintahan dan pembangunan berwenang mengeluarkan berbagai macam ketentuan atau pengaturan dalam berbagai segi kehidupan masyarakat.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar 1945, pelaksanaan penyelenggaraan negara dilakukan oleh lembaga-lembaga eksekutif, legislatif, dan yudikatif. Atas kausa itu, di dalam pelaksanaan penyelenggaraan negara, hati nurani rakyat menghendaki adanya penyelenggara negara yang mampu menjalankan fungsi dan tugasnya secara sungguh-sungguh serta penuh tanggung jawab agar reformasi pembangunan dapat berdaya guna juga berhasil guna. Dengan demikian, para penyelenggara negara dalam menjalankan fungsi dan tugasnya tersebut, penyelenggara harus jujur, adil, terbuka dan terpercaya serta mampu membebaskan diri dari praktek korupsi, kolusi jua nepotisme.

Ketentuan-ketentuan atau pengaturan-pengaturan yang merupakan produk penyelenggara administrasi negara adalah berupa ketetapan atau keputusan. Oleh karena itu, dapat dimaklumi, bahwa dalam proses perjalanan penyelenggaraan tugas-tugas umum pemerintahan dan pembangunan sering terdapat berbagai polemik dalam berbagai macam benturan kepentingan dalam masyarakat. Untuk menghindari adanya benturan kepentingan antara masyarakat dan pemerintah, maka pemerintah dalam melaksanakan tugas-tugas umum pemerintahan dan pembangunan perlu diawasi, baik pengawasan terhadap jalannya pembangunan maupun

pengawasan terhadap ketentuan-ketentuan atau pengaturan-pengaturan yang dikeluarkan oleh pemerintah sebagai penyelenggara administrasi negara. (Yulianta Saputra, 2021).

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Metode Penelitian

##### 1. Jenis Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris, yaitu suatu cara yang digunakan untuk memecahkan masalah penelitian dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan (Soerjono Soekanto, 2007). Penelitian yuridis dalam penelitian ini dimaksudkan bahwa penelitian ini ditinjau dari sudut ilmu hukum dan peraturan-peraturan tertulis yang berhubungan dengan “*Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension Over Loading dalam Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal*”.

##### 2. Pendekatan Penelitian

Spesifikasi dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis, yaitu suatu penelitian yang bertujuan mengetahui “*Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension Over Loading Dalam Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal*”. Adapun yang dimaksud dengan penelitian deskriptif adalah suatu metode penelitian yang dimaksudkan untuk menggambarkan secara sistematis dan akurat fakta dan karakteristik mengenai populasi atau mengenai bidang tertentu setelah mungkin tentang manusia dan gejala-gejalanya. Penelitian ini berusaha menggambarkan situasi atau kejadian. (Saifuddin Azwar, 2014)

##### 3. Sumber Data Penelitian

Jenis data yang digunakan dalam tesis ini adalah data sekunder dan data primer.

## 1. Data primer

Yaitu data yang diperoleh dengan penelitian langsung dari objeknya, yaitu dilakukan melalui wawancara dengan narasumber (Peter Mahmud Marzuki, 2010).

## 2. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan untuk mendapatkan konsepsi-konsepsi, teori-teori atau pendapat-pendapat atau landasan teoritis yang berhubungan erat dengan permasalahan yang dibahas. Data sekunder terdiri dari :

### a. Bahan hukum primer :

1. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Undang-Undang No.2 Tahun No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia.
3. Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor.

### b. Bahan hukum sekunder :

Literatur, buku-buku dan makalah-makalah yang menyangkut masalah judul.

### c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum yang memberikan petunjuk atas bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus, ensiklopedia dan sebagainya Selain jenis data diatas, penulis menggunakan sumber data/informasi yang terdiri dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Tentunya sumber data primer maupun sumber data sekunder tersebut memiliki manfaat serta menjadi bahan sumber informasi yang dibutuhkan oleh penulis. Berikut berbagai sumber informasi yang didapat oleh penulis.

## 1. Sumber data primer

### a). Wawancara

Sumber data primer ialah sumber data yang didapat melalui kegiatan-kegiatan tertentu seperti wawancara terhadap sumber utama dari informasi yang dicari. Data primer ini dikumpulkan oleh penulis agar menjawab serta mendapat informasi mengenai pertanyaan-pertanyaan yang dimiliki penulis untuk kepentingan penelitian. Data primer ini bisa berupa orang baik sebagai individu atau sebagian kelompok serta observasi kepada benda, kegiatan maupun hasil yang didapat dilapangan. Data primer ini memiliki manfaat bahwa info yang didapatkan dapat dipercaya kebenarannya karena langsung didapat dari pihak-pihak yang paham serta melaksanakan kegiatan tersebut. Dilihat dari perspektif tersebut, data primer dapat dijadikan cermin untuk melihat kebenaran hasil kegiatan di lapangan. Dalam penelitian ini penulis mendapatkan sumber informasi dan data primer yang diperoleh secara langsung terhadap sasaran dengan cara melakukan wawancara kepada sumber informasi. Adapun sumber informasi di dalam penelitian ini adalah :

1). Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal khususnya pada bidang pengelolaan dan saran transportasi.

2). Kepolisian Resort (Polres) Tegal khususnya bidang pengawasan uji kelayakan kendaraan.

### b). Observasi

Observasi terhadap *“Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension Over Loading Dalam Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal”*.

### c) Populasi

Populasi ialah semua nilai baik hasil perhitungan maupun pengukuran, baik kuantitatif maupun kualitatif, daripada karakteristik tertentu mengenai sekelompok objek yang lengkap dan jelas. Tujuan diadakan populasi ialah agar kita dapat menentukan besarnya anggota sampel yang diambil dari anggota populasi dan membatasi berlakunya daerah generalisasi (Husaini Usman & Purnomo Setiady, 2011).

## 2. Sumber data sekunder

Di dalam penelitian ini, sumber data sekunder yang didapat oleh penulis berupa data-data yang diambil dari Dinas Perhubungan Kabupaten Batang mengenai “*Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension Over Loading Dalam Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal*”.

## 4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut :

### a) Studi kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan cara memperoleh data secara tidak langsung dari objek penelitian, yaitu dalam bentuk mempelajari literature, peraturan perundang-undangan, serta bahan-bahan hukum lain yang erat kaitannya dengan judul tesis.

### b) Studi lapangan

Studi lapangan adalah cara memperoleh data yang bersifat primer. Dalam hal ini diusahakan memperoleh data dengan mengadakan wawancara dengan berbagai pihak yang terkait dengan judul tesis.

## 5. Populasi dan Metode Penentuan Sampel

### a) Populasi

Populasi ialah semua nilai baik hasil perhitungan maupun pengukuran, baik kuantitatif maupun kualitatif, daripada karakteristik tertentu mengenai sekelompok objek yang lengkap dan jelas. Tujuan diadakan populasi ialah agar kita dapat menentukan besarnya anggota sampel yang diambil dari anggota populasi dan membatasi berlakunya daerah generalisasi ( Husaini Usman dan Purnomo Setiady, 2011). Jadi tujuan dari metode ini adalah untuk menyederhanakan populasi yang akan diteliti. Sumber-sumber informasi didapat dengan :

#### 1). Dokumen/ catatan resmi dari instansi

2). Daftar-daftar hasil sensus

3). Keterangan-keterangan

b). Metode Penentuan Sampel

Metode penentuan sampel yang digunakan adalah purposive sampling yaitu teknik pengambilan sampel dengan mengambil kelompok subjek tertentu dari populasi yang akan diteliti. Teknik ini digunakan apabila anggota sampel yang dipilih secara khusus berdasarkan tujuan penelitiannya (Husaini Usman dan Purnomo Setiady, 2011). Hal ini dilakukan karena adanya keterbatasan waktu, tenaga, biaya yang ada pada peneliti. Adapun sampel yang diambil adalah merupakan *“Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension Over Loading Dalam Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal”*.

6. Metode Analisis Data

Metode analisa data yang digunakan bersifat kualitatif, yaitu analisa yang tidak mendasarkan pada data yang eksakta dalam bentuk angka-angka melainkan dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan saja. Data yang diperoleh dikumpulkan dan disusun secara sistematis kemudian diadakan analisa data secara kualitatif berdasarkan disiplin ilmu hukum dan dibantu dengan ilmu sosial lainnya baru diterapkan dalam bentuk penulisan tesis. Di samping itu hanya hasil-hasil penelitian yang dipandang relevan akan dipilih untuk menyusun kesimpulan akhir.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Sejarah dan Profil Dinas Perhubungan

Sejak jaman Pemerintah Hindia Belanda masalah lalu lintas ditangani oleh Departemen Weg Verkeer En Water Staat, sebagai aturan hukum dan aturan pelaksanaannya diatur dalam Weg Verkeerordonantie (WVO), Staatblad Nomor : 86 Tahun 1933.

Tahun 1942-1945, Departemen yang mengatur lalu lintas, tidak berjalan dikarenakan adanya perang kemerdekaan. Tahun 1950, Diaktifkan kembali dibawah kendali “Departemen Lalu Lintas Dan Pengairan Negara.” Tahun 1957, Lahirlah Undang–Undang Nomor : 1 Tahun 1957 tentang Pokok–pokok Pemerintahan di Daerah. Atas dasar hal tersebut terbentuklah Djawatan Lalu Lintas Djalan (LLD) yang dilaksanakan di 10 Propinsi (Pulau Jawa dan Sumatera), Tahun 1958, Terbit Peraturan Pemerintah Nomor : 16 Tahun 1958 yang mengatur tentang penyerahan sebagian urusan Tugas Bidang lalu lintas kepada Daerah Tingkat I.

Tahun 1965, lahirlah : Undang–Undang Nomor : 3 Tahun 1965 yang biasa dikenal dengan Undang–Undang lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya (UULLAJR). Sejak lahirnya UULLAJR tanggal 1 April 1965, maka WVO (1933) tidak berlaku lagi. Dengan Peraturan Daerah Tingkat I Nomor : 2/OP.040/PD/Tahun 1978 tanggal 27 Juli 1978 terbentuklah Dinas LLAJR Propinsi Jawa Tengah yang disahkan dengan SK.Menteri dalam Negeri Nomor : 061.55/675 tanggal 17 Maret 1980.

Tahun 1999, Terbit UU Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah yang dikenal dengan UU ketatanegaraan. Sejak lahirnya UU tersebut, maka Dinas LLAJR tidak berlaku lagi dan berubah menjadi Dinas LLAJ dan Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi.



Tahun 2008, Terbit UU Nomor 12 Tahun 2008 tentang Pemerintahan Daerah. Sejak lahirnya UU tersebut maka Dinas LLAJ dan Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi tidak berlaku dan berubah menjadi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Tengah hasil penggabungan 4 Instansi yaitu Dinas LLAJ, Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi, BIKK serta KPDE .

Tahun 2014, Terbit UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dengan terbitnya UU tersebut maka Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Tengah terbagi menjadi 2 (dua) dinas yang menjalani urusan yang berbeda yakni menjadi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dan Dinas Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Tengah.

## 2. Profil Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 12 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Tegal. Berdasarkan Peraturan Bupati Tegal Nomor 71 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta tata kerja dinas-dinas daerah dan Satuan Polisi Pamong Praja Kabupaten Tegal, maka Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal mempunyai Tugas Pokok membantu Bupati dalam penyelenggaraan urusan pemerintah Daerah di bidang Perhubungan.

### **TUGAS POKOK**

Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 12 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Tegal. Berdasarkan Peraturan Bupati Tegal Nomor 71 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta tata kerja dinas-dinas daerah dan Satuan Polisi Pamong Praja

Kabupaten Tegal, maka Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal mempunyai Tugas Pokok membantu Bupati dalam penyelenggaraan urusan pemerintah Daerah di bidang Perhubungan.

## **FUNGSI**

Dalam menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas, Dinas Perhubungan

Kabupaten Tegal mempunyai fungsi :

- 1) Perumusan kebijakan teknis di bidang Lalu Lintas dan Keselamatan Jalan, Bidang Angkutan Jalan dan Terminal, Bidang Perkeretaapian dan Pelayaran.
- 2) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan di bidang perhubungan.
- 3) Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang-bidang perhubungan.
- 4) Pengelolaan urusan ketatausahaan Dinas.
- 5) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Bupati yang berkaitan dengan lingkup tugas di bidang perhubungan.

A. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan terdiri atas :

- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat, terdiri atas:

1. Subbagian Program dan Keuangan; dan 2. Subbagian Umum dan Kepegawaian.

Bidang Angkutan, terdiri atas:

1. Seksi Angkutan Darat dan Keterminalan; dan
2. Seksi Angkutan Laut, Kepelabuhanan dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

B. Bidang Keselamatan dan Teknik Sarana, terdiri atas:

1. Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor; dan
2. Seksi Penerangan Jalan Umum.

C. Bidang Lalu Lintas, terdiri atas:

1. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan
2. Seksi Pengendalian dan Pengawasan Lalu Lintas dan Perparkiran.

D. Unit Pelaksana Teknis Dinas.

E. Kelompok Jabatan Fungsional.

1. Sekretariat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipimpin oleh Sekretaris yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
2. Bidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipimpin oleh Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
3. Subbagian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipimpin oleh Kepala Subbagian yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Sekretaris.
4. Seksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipimpin oleh Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang yang bersangkutan.
5. UPTD sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipimpin oleh Kepala UPTD yang bertanggungjawab langsung kepada Kepala Dinas.
6. Kelompok Jabatan fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab secara langsung kepada Pejabat Pimpinan Tinggi Pratama, Pejabat Administrator, atau Pejabat Pengawas yang memiliki keterkaitan dengan pelaksanaan tugas Jabatan Fungsional.

## **KEWENANGAN**

Dalam menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas, Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal mempunyai fungsi:

- Penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem transportasi darat kabupaten
- Penetapan rencana induk jaringan transportasi darat kabupaten
- Penetapan rencana umum keselamatan transportasi darat kabupaten
- Pemberian bimbingan, penyuluhan serta promosi keselamatan transportasi darat
- Penyediaan perlengkapan jalan dan fasilitas keselamatan perlintasan sebidang kereta api di jalan kabupaten

- Pengelolaan terminal penumpang tipe C
- Pengelolaan terminal barang yang menjadi kewenangan kabupaten
- Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir
- Pengujian berkala kendaraan bermotor
- Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten
- Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten
- Audit dan inspeksi keselamatan transportasi darat yang menjadi kewenangan kabupaten
- Penyediaan Angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam daerah kabupaten
- Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten
- Penetapan rencana umum jaringan trayek angkutan umum perkotaan dan perdesaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten
- Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam daerah kabupaten
- Penerbitan rekomendasi penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek perdesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten
- Penerbitan rekomendasi penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam daerah kabupaten
- Penerbitan rekomendasi teknis angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan sewa khusus dan angkutan barang sesuai ketentuan peraturan perundang – undangan
- Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam daerah kabupaten
- Pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor
- Pengembangan sistem informasi dan komunikasi serta teknologi transportasi darat
- Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara transportasi darat
- Persetujuan izin penyelenggaraan dan pelatihan mengemudi
- Menyelenggarakan kesekretariatan/ketatausahaan dinas
- Penyusunan kebijakan pengelolaan retribusi perparkiran, terminal, angkutan jalan dan pengujian kendaraan bermotor
- Monitoring, evaluasi dan pelaporan terhadap pelaksanaan tugas
- Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Bupati

## **B. Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension Overload oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal Tentang Undang-Undang No. 22 Tahun 1999 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**

Penegakan hukum merupakan proses upaya untuk menegakan norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam hukum lalu lintas dan kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Hukum adalah objek dalam penegakan hukum. Penegakan hukum itu dilihat dari dua sisi luas dan sempit. Dari sisi luasnya mencakup nilai-nilai keadilan yang tumbuh dan hidup dalam masyarakat sedangkan dari sisi sempitnya memiliki arti bahwa penegakan hukum itu hanya tersangkut atau terpaut dalam peraturan yang formal dan tertulis.

Menurut Soejono Soekanto terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan hukum itu sendiri diantaranya; 1) Faktor Hukum itu sendiri, yaitu Undang-Undang ; 2) Faktor penegak hukum, yaitu pihak yang membentuk, menerapkan serta melayani demi hukum; 3) Faktor sarana prasarna sebagai fasilitas yang mendukung penegakan hukum; 4) Faktor masyarakat, yaitu dimana hukum berlaku dan diterapkan; 5) Faktor kebudayaan, yaitu sebagai hasil karya, cipta, dan rasa berdasarkan pada perasaan manusia dalam kehidupan bersosial masyarakat.

Mengacu kepada teori efektivitas penegakan hukum yang dikemukakan Soerjono Soekanto maka analisis penerapan peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang mengatur ketentuan muatan angkutan barang meliputi, pertama, kesadaran hukum masyarakat dan budaya hukum. Ukuran atau indikator kesadaran masyarakat terhadap hukum terletak pada kepatuhan terhadap ketentuan hukum Kepatuhan dan ketaatan masyarakat terhadap hukum menunjukkan efektifitas berlakunya hukum di dalam masyarakat. Pendapat-pendapat dan pengetahuan masyarakat mengenai hukum sangat mempengaruhi kepatuhan

hukumnya. Pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran muatan angkutan barang di jalan pada Wilayah Hukum Direktorat lalulintas Batang sejalan dengan pendapat Soerjono Soekanto bahwa bentuk penerapan peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan oleh masyarakat ada dengan sendirinya taat pada hukum, pura pura menaatinya, tidak mengacuhkannya sama sekali atau terang-terangan melawannya.

Penerapan oleh masyarakat dan budaya hukumnya masih berdasarkan kepentingannya. Masyarakat mendukung penegakan hukum terhadap pelanggaran muatan angkutan apabila sesuai dengan kepentingannya dan akan menentangnya bilamana merugikan kepentingannya. Pengusaha lebih memilih membayar denda pelanggaran daripada mematuhi ketentuan berat yang diijinkan karena jumlah denda lebih rendah dibandingkan keuntungan yang diperoleh. Sedangkan motivasi kerja, komitmen, integritas moral dan kesadaran hukum penegak hukum masih rendah antara lain disebabkan perilaku (*attitude*) penegak hukum itu sendiri dan rendahnya penghargaan Pemerintah terhadap kinerja penegak hukum ( Wawancara dengan petugas penindakan pelanggaran kelebihan muatan dan dimensi kendaraan Ditlantas Polres Tegal ).

Dalam pasal 3 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan meliputi pemeriksaan: a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda coba Kendaraan Bermotor b. Tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji c. Fisik kendaraan bermotor d. Daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang dan/atau e. Izin penyelenggaraan angkutan. (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 ).

Kemudian dalam Pasal 10 Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia secara berkala atau incidental. Mengenai pemeriksaan kendaraan bermotor di malam hari, maka berpedoman pada ketentuan pasal 22 Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

a. Pada Tempat Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala dan incidental, wajib dilengkapi dengan tanda yang menunjukkan adanya tanda Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, kecuali tertangkap tangan.

b. Tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditempatkan pada jarak paling sedikit 50 (lima puluh) meter sebelum tempat pemeriksaan.

c. Pemeriksaan yang dilakukan pada jalur jalan yang memiliki lajur lalu lintas dua arah yang berlawanan dan hanya dibatasi oleh marka jalan, ditempatkan tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada jarak paling sedikit 50 meter sebelum dan sesudah tempat pemeriksaan

d. Tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah terlihat oleh pengguna jalan.

e. Dalam hal pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan pada malam hari, petugas wajib :

1. Menempatkan tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3).
2. Memasang lampu isyarat bercahaya kuning.
3. Memakai rompi yang memantulkan cahaya.

Dengan demikian jika pemeriksaan kendaraan bermotor dilakukan oleh petugas kepolisian yang tidak menempatkan tanda/plang pengumuman yang menunjukkan adanya pemeriksaan kendaraan bermotor, tidak memasang lampu isyarat bercahaya kuning, dan tidak memakai rompi yang memantulkan cahaya, maka pemeriksaan kendaraan yang dilakukan polisi tersebut tidak sah secara hukum. Proses penyelenggaraan kekuasaan dan kewenangan menghendaki adanya akuntabilitas, transparansi, terbuka, bertanggung jawab.

Polisi sebagai petugas yang melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas harus pula mentaati tata cara pemeriksaan kendaraan sesuai aturan yang berlaku. Akan tetapi dalam hal tertangkap tangan seperti yang disebutkan dalam pasal 22 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tempat pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan tidak wajib dilengkapi tanda adanya pemeriksaan kendaraan bermotor, yang dimaksud tertangkap tangan dalam pemeriksaan secara incidental yaitu terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indera atau tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik.

Dalam hal bidang penegakan aturan lalu lintas polisi memiliki kewenangan sebagaimana diatur dalam pasal 260 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain: a. Memberhentikan, melarang atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan. b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan penyidikan tindak pidana dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. c. Meminta keterangan dari pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan Angkutan Umum. d. Melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor,



dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti. e. Melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan. f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan. g. Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti. h. Melakukan Penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas, dan/atau melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Jika penindakan pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh polisi yang sedang tidak berdinis atau tidak menggunakan surat perintah, telah diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan jalan sebagaimana disebutkan dalam pasal 15 ayat (1) jo, pasal 16 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa petugas kepolisian yang melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan wajib melakukan pakaian seragam dan atribut serta wajib dilengkapi surat perintah tugas. Polisi melaksanakan tugas dan wewenang berdasarkan pada norma hukum, dan mengindahkan norma agama, kesopanan dan kesusilaan, menjunjung tinggi hak asasi manusia serta mengutamakan tindakan pencegahan.

Berkaitan dengan tugas dan wewenang polisi, di dalam melaksanakan tugas dan wewenang kepolisian dipimpin oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri), dan Kapolri bertanggung jawab atas penyelenggaraan kegiatan operasional kepolisian serta penyelenggaraan pembinaan kemampuan Kepolisian Negara Republik Indonesia kepada Presiden selaku Kepala Pemerintahan. Berkaitan dengan pimpinan Kepolisian diatur secara berjenjang dari tingkat pimpinan pusat sampai dengan tingkat daerah yang

dipertanggungjawabkan secara hirarki. Di dalam Undang-Undang No.2 Tahun 2002 diatur secara tegas bahwa kekuasaan Kepolisian dipertanggungjawabkan kepada Presiden.

Hal ini besar kemungkinan berorientasi pada pengangkatan Kapolri yang dilakukan oleh Presiden dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat dan atau kedudukan Kepolisian Negara yang berada langsung di bawah Presiden. Dalam Tugas dan wewenang polisi yang juga diatur dalam Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 lebih ditegaskan bahwa fungsi kepolisian sebagai salah satu pemegang fungsi pemerintahan negara khususnya di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat dan lebih prinsipil bahwa kedudukan Kepolisian Negara Republik Indonesia tidak lagi sebagai unsur Angkatan Bersenjata Republik Indonesia, yang dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia masih ditetapkan sebagai bagian dari Angkatan Bersenjata.

## 2. Data Pelanggaran Over Dimension Overload oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal .

**TABEL 01. Pelanggaran Over Dimension Overload**

<b>Nama UPPKB</b>	<b>Nama Pemilik</b>	<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Pelanggaran</b>
UPPKB Subah	PT SIANTAR TOP	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	ALI MUSLIM	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	LISA CHARISA WIJAYA	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	SUPRIYANI	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	KHOIRUL MUFID	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	SUHIRMAN	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	SUKINO	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	TOTOK SURYANTO	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	LILYANA	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	ARIEF RAHMAN	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	SARANA CV	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	BIBIT YUNI SETYORINI	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	NASHIHIN	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	ISKANDAR ISKAK	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	HJ ISLAMIAH	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	PEK SUWANDI WIDANTO SE	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	

UPPKB Subah	PT KIEWELL PLASTIC	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	LELY RIANAWATI	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	HADI WIYONO	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	PT. AUTORENT LANCAR	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	PT INDAH YATAMA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	PT CIPTA AMANAH	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	PT SERASI AUTORAYA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	CHARISTA LINDA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	SRI HANDAYANI	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	MOH SOFYAN	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	KOPERSI JASA ANGKUTAN S	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	HERRI EKO SUGIARTO	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	PT DUTA LINTAS NUSA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	ENI YULIANTI	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	FREDY SUTIONO	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	PT KARURA FREIGHT	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	T LINGGO TANDAYU	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	rasma kiranasari	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	KHOIRUL MUFID	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	LISA CHARISA WIJAYA	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	SUKINO	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	DRAJAT	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	WAHYU JATMIKO	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	SARMANTON	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	MITRA PINASTIKA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	PT. NUR RACHMADI	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	TRISTY WANINGTYAS	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	PT. GUNUNG SEWU	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	ENY KUSRINI, SE.	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	UD PELITA MAS JAYA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	DUTA KASIH LOGISTIK, PT	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	LAHARDJA SUPARLINE	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	PT. RENA DJAJA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	MARIMAS PUTERA K PT.	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	PT BARAKA SARANA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	pt tempo	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	PT GUNUNG SLAMAT	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	HJ. EVI HANA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	UD PELITA MAS JAYA	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	MULYONO	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	SUWANTO	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	DEVID EVRIYANTO	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	WARDIYANTO	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT

UPPKB Subah	PT KIEWELL PLASTIC	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	PT BAHANA PRESTASI	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	PT DUTA MEDIA MANDIRI	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	DUTA KASIH LOGISTIK	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	WIDIANINGSIH	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	RONI FADLI	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	PT.NUSANTARA TRANS	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	RENA DJAYA PT	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	SUKANDAR	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	BIBIT YUNI SETYORINI	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	DAYA ANGKUT
UPPKB Subah	BAMBANG SUDARMANTO	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	NINIK IRAWATI SUDEWI	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	CV MYTRA PRATAMA	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	HERU DARMAWAN	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	PT ANGIN TIMUR PUTRA	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	TASLIKH,H.M.DRS	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	H.SAMAD	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	SARANA CV	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	
UPPKB Subah	SUMBER URIP SURABAYA,	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	PT. SEINO INDOMOBIL L	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	LOOKMAN BROTHERS	MOBIL BARANG BAK TERTUTUP	
UPPKB Subah	ISKANDAR ISKAK	MOBIL BARANG BAK TERBUKA	

**Sumber : Data dari Dishub Kabupaten Tegal**

Perilaku ilegal pelaku usaha dalam hal pengangkutan barang yang ODOL disebabkan karena beberapa faktor diantaranya adalah: Pertama, loyalitas pelaku usaha terhadap konsumen, dimana konsumen yang merasa keberatan dengan biaya pengiriman bisa ditekan dengan melakukan *over capacity*. Kedua, adanya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pelaku usaha terkait dengan ODOL adalah kurangnya ketegasan dan fungsi pengawasan dari pemerintah untuk dapat tegak lurus membenahi permasalahan ODOL.

Fenomena ini dapat tergambarkan dengan tindakan-tindakan para aparatur pengawas yang belum mampu bersinergi dengan baik antara Kepolisian RI, Dinas Perhubungan, Jasa Marga dan sebagainya. Namun, fenomena tersebut masih mendapatkan titik terang dimana masih ada beberapa perusahaan yang memilih untuk tidak melakukan praktek ODOL karena

menitik beratkan pada biaya perawatan yang dikeluarkan oleh perusahaan. Payung hukum yang menjelaskan pertanggung jawaban mengenai praktek ODOL mengarahkan pada pasal 307 UULLAJ tentang pelanggaran kelebihan muatan angkutan umum yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”Regulasi tersebut cukup meringankan para pelaku usaha dimana denda sebesar 500.000 rupiah dianggap terlalu kecil sehingga pada pengusaha meremehkan pertanggung jawaban tersebut dan berdampak terhadap masih maraknya praktek ODOL di Indonesia.

Jumlah pelanggaran over dimension dan over loading pada tahun 2021, 2022 dan 2023 adalah Pada tahun 2021 terkait Jenis Pelanggaran : Membuat, merakit atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri tidak memenuhi kewajiban uji tipe (Over Dimension), pada tahun 2021 : 1 kasus, tahun 2022 : 6 kasus, kemudian pada tahun 2023 : 7 kasus, kemudian pada Jenis Pelanggaran : Tidak memenuhi persyaratan teknis (kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu petunjuk, arah, alat pantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, kedalaman alur, ban, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, kaca depan spakbor, bumper, penggandengan, penempelan atau penghapus kaca) – (Over Dimension), Pada tahun 2021 ada 1 Kasus, pada tahun 2022 : 3 kasus, dan pada tahun 2023 : 0 kasus. Wawancara Kepala UPPKB, di kantor Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Kecamatan Subah, Kabupaten Batang, Hari Kamis : 30 Agustus 2024.

Pengangkutan merupakan pemindahan barang dan orang dari asal ke tujuan dalam kegiatan transportasi atau dapat dikatakan kegiatan ekspedisi. Ekpedisi angkutan barang untuk mempermudah pendistribusian dalam pengiriman barang. (Hambariska dkk, 2021 : 760 -770). Truk adalah salah satunya yang dipergunakan oleh perusahaan mengangkut barang, hal ini bertujuan untuk memperlancar terlaksanakannya pembangunan dan kebutuhan yang diperlukan.

Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tidak mengizinkan kendaraan bermotor dirakit dimodifikasi berbeda dengan peruntukan dan perijinan sesuai dengan standarnya. Hal tersebut berdampak fatal baik bagi pengemudi, orang lain, bahkan menyebabkan terjadinya kerusakan jalan. Terjadinya truk ODOL berawal dari memodifikasi kendaraan sehingga dapat mengangkut secara berlebih. Truk ODOL sangat berpengaruh bagi keuntungan perusahaan yang dapat memuat barang melebihi kapasitas, namun sangat merugikan bagi Pemerintah Pusat maupun Provinsi Sumbar dari sisi PAD.

Berdasar data dilapangan bahwa kendaraan yang keluar dan masuk rata-rata 257.457 (dua ratus lima puluh tujuh ribu empat ratus lima puluh tujuh) kendaraan perhari, dimana jumlah kendaraan melanggar 4.762 (empat ribu tujuh ratus enam puluh dua) tercatat pelanggaran terdiri dari daya angkut, dimensi kendaraan, tata cara muat, laik jalan, dan dokumen perijinan. Dengan mengatur perbuatan seseorang atau hubungan antara orang-orang dalam masyarakat disanalah hukum bekerja (Bahagia, Randy, 2011 : 101 – 111). Sanksi diperlukan untuk menjamin penegakan hukum . Fungsi secara primer sanksi pidana dapat menanggulangi kejahatan namun secara sekunder agar para penegak hukum melakukan sesuai dengan isi dari sanksi tersebut (Wirya, Dharma Ade, dkk, 2018 : 136 -145). Keadilan, kepastian dan kemanfaatan menjadi nilai-nilai yang wajib dalam melaksanakan penegakan hukum (Trisnadya, Falsa, 2021 : 980 - 991).

Pasal 169 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ menyatakan pengawasan unit pelaksana penimbangan ditunjuk oleh pemerintah. Kemudian dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor menyatakan Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor adalah unit kerja dibawah Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Alat penimbangan dipasang secara tetap, UPPKB bertanggung jawab dalam pengoperasian serta perawatannya. Kewenangan sepenuhnya oleh pemerintah yang berada di wilayah Kementerian Perhubungan didalam melakukan penegakkan hukum yang berlaku dan sesuai dengan kewenangannya masing-masing. Ketika dilakukan pengawasan maka kerugian akibat kendaraan ODOL dapat ditekan seminimal mungkin.

Tabel 02. Data Dasar Prasarana Jalan

PROVINSI DAERAH NO TAHUN	Jawa Tengah Provinsi Jawa Tengah 2023	NO RIBAS	NAMA RIBAS JALAN	KABUPATEN YANG DJALURI	PANJANG RIBAS (Km)	LEBAR RIBAS (m)	HOTIKM	JENIS PERKERASAN (Km)			Terdapat Tembok	PANJANG TAP RUMAH						LWR	KE MPPK	KET
								Laport Makadam	Perkerasan Beton	Terdapat Keribit		SEKANG		RUMAH TEGANG		RUMAH SEMPIT				
												Km	%	Km	%	Km	%			
113	P	153	MEKANGUNGAN - HERDANA - BRTS PROV JAWA	KAB BREBES	15,44	3,5 - 8	8,84	14,24	83,23	0,00	2,20	0,75	1,15	3,00	0,00	0,00	1301	N		
114	P	154	JATISARANG (BTS KAB BREBES) TEGAL - KETANGGUGAN	KAB BREBES	20,87	5,5 - 10	5,17	17,87	29,89	1,50	7,15	1,50	7,15	3,00	0,00	0,00	1103	N		
115	P	155	SLARI - JATISARANG (BTS KAB BREBES) TEGAL	KAB TEGAL	7,82	5,5 - 9	4,52	15,50	73,33	2,32	29,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1202	N		
116	P	156	JATINEGARA (BTS KAB TEGAL, PEMALANG) - SLARI	KAB TEGAL	21,33	4 - 7	5,03	7,58	66,20	3,05	32,77	0,10	0,40	0,00	0,00	0,00	997	N		
117	P	157	RAKUDONGKAL - JATINEGARA (BTS KAB TEGAL, PEMALANG)	KAB PEMALANG	10,68	5,2 - 6,6	7,5	11,07	85,48	7,00	35,40	0,75	3,68	0,10	0,40	0,00	183	F		
118	P	158	KESEBI - BANTARONG	KAB PEMALANG	26,82	4 - 11,5	12,12	6,80	69,00	0,20	2,00	2,80	20,00	0,00	0,00	0,00	488	F		
119	P	159	KAJEN - KESEBI	KAB PEKALONGAN	15	5,1 - 17,5	6,8	4,85	79,37	1,18	21,88	0,20	0,86	0,00	0,00	1957	F			
120	P	160	KAJEN - PANCIANBAR (BTS KAB PEKALONGAN, BATANG)	KAB PEKALONGAN	23,38	4 - 14	29,38	0	18,28	78,16	4,90	20,90	0,00	0,00	0,00	0,00	611	P		
121	P	161	PANCIANBAR (BTS KAB PEKALONGAN, BATANG) - MONOTUNGAL	KAB BATANG	8,31	4,7 - 8,1	6,31	0	2,80	23,20	9,37	10,80	0,00	0,00	0,00	0,00	1116	N		
122	P	162	BATANG - MONOTUNGAL	KAB BATANG	12,87	4,1 - 6,6	10,87	0	15,10	64,81	13,10	48,40	0,00	0,00	0,00	0,00	1016	F		
123	P	163	MONOTUNGAL - BUDO	KAB BATANG	38,8	4,1 - 6,6	28,8	0	11,00	38,55	15,80	52,25	2,80	8,78	0,00	0,00	676	N		
124	P	164	BANYUPUTIH - PLANTUNGAN (BTS KAB BATANG, TENDIL)	KAB BATANG	29,8	5,1 - 10,2	29,6	0	11,31	38,12	0,10	3,88	0,00	0,00	0,00	0,00	882	F		
125	P	165	SIKUNJOLO - PLANTUNGAN (BTS KAB BATANG, TENDIL)	KAB TENDIL	11,41	5,1 - 7,2	11,41	0	20,70	61,38	19,70	32,34	2,00	8,88	0,00	0,00	763	F		
126	P	166	CANGKRIAN - HATA - BUDUREJO	KAB SEMARANG	1,77	5,1 - 7,2	1,77	0	1,67	94,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1113	N			
127	P	167	KITL J. D. PRUKITAN (CANGKRIAN)	KOTA SEMARANG	17,23	6,2 - 6,6	16,73	0,5	15,00	87,06	2,27	12,84	0,00	0,00	0,00	0,00	1783	F		
128	P	168	SEMARANG - ODONG	KAB DEMAK	32,66	2 - 14,3	16,36	17,4	3,32	11,01	2,80	46,69	0,00	0,70	0,00	0,00	2940	F		
129	P	169	KITL J. BRIGEN SUDHOTO (SEMARANG)	KOTA SEMARANG	2,82	14	1,62	0	12,87	50,18	6,70	4,88	0,10	0,10	0,00	0,00	719	F		
130	P	170	ODONG - PURWODADI	KAB GROBOGAN	14,07	7 - 11	1,62	0	3,80	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	637	F		
131	P	171	KITL J. A. YAN (PURWODADI)	KAB GROBOGAN	8,8	12,6 - 16	0,1	0	2,67	30,73	0,00	11,19	0,60	3,00	1,00	29,08	374	F		
132	P	172	LIKODAN UTARA (PURWODADI)	KAB GROBOGAN	4,47	8 - 10,8	1,40	0	4,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1721	F		
133	P	173	LIKODAN SELATAN (PURWODADI)	KAB GROBOGAN	4	8 - 17,5	0,1	0	13,74	83,89	1,10	5,62	1,00	0,00	0,00	0,00	2940	F		
134	P	174	PURWODADI - WIDAGAN	KAB GROBOGAN	19,34	3 - 19	8,14	0	18,08	69,88	2,20	1,77	0,10	0,00	0,00	0,00	124	F		
135	P	175	WIDAGAN - KUNDURAN	KAB GROBOGAN	15,75	8 - 7,7	1,88	10,2	23,68	60,00	1,30	4,86	0,70	2,40	2,80	9,30	1088	N		
136	P	176	KUNDURAN - NGAMEN - BLORA	KAB BLORA	28,5	2 - 14	8,7	0	17,50	67,22	0,10	0,88	0,40	2,27	0,10	0,00	628	N		
137	P	177	DEMAM - ODONG	KAB DEMAK	19	4,3 - 1,2	0	0	8,55	46,76	0,00	10,54	1,30	2,50	1,50	3,84	922	F		
138	P	178	JATI - KLAMBI (BTS KAB KUDUS, GROBOGAN)	KAB KUDUS	13,9	6 - 10	0,8	0	18,30	73,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	341	N		
139	P	179	PURWODADI - KLAMBI (BTS KAB KUDUS, GROBOGAN)	KAB GROBOGAN	22,82	6 - 7	0	22,82	25,38	96,20	0,10	0,41	0,00	0,30	0,80	3,20	528	F		
140	P	180	WIDAGAN - BULUSARAN - SINGIT (BTS KAB GROBOGAN, BLORA)	KAB GROBOGAN	24,28	5,5 - 10,3	4,28	25,4	34,04	75,00	0,80	1,70	0,80	1,70	0,70	2,20	25,39	841	N	
141	P	181	SINGIT (BTS KAB GROBOGAN, BLORA) - OOP, JAWI - OOP	KAB BLORA	41,34	4 - 6,8	20,14	11,1	23,24	19,10	0,00	0,39	0,10	16,30	1,80	3,00	745	F		
142	P	182	JASMI - SALL (BTS PROV JATIM)	KAB REMBANG	31,24	4 - 6,8	20,14	0	14,18	45,33	1,00	23,61	2,90	12,82	0,10	0,45	610	F		
143	P	183	JAWANA - TEGALAN (BTS KAB PATI)	KAB PATI	22,45	4 - 6,6	11,45	0	8,01	35,91	1,60	12,89	0,30	35,12	7,20	25,56	620	F		
144	P	184	TUCANAN (BTS KAB PATI, BLORA - NGAMEN)	KAB BLORA	27,71	3 - 7	8,7	0	18,81	69,19	0,60	4,46	1,30	7,81	3,30	2,15	1158	F		
145	P	185	HERDANA - BANUNIR	KAB BREBES	20,21	4 - 6,3	10,71	9,8	2,67	14,13	1,40	16,74	0,00	0,00	0,00	464	F			
146	P	186	BANDUNGAN - BRTS PROV JAWA	KAB BREBES	7,47	3 - 7	7,47	0	10,24	77,48	0,00	22,81	1,30	4,80	0,10	0,00	361	F		
147	P	187	BANDUNGAN - SALEM	KAB BREBES	26,54	3,1 - 6,8	25,54	0	4,63	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	281	F		
148	P	188	SALEM - BRTS KAB BREBES, CLACAP	KAB BREBES	4,63	2,5 - 8,9	4,63	0	11,55	66,33	1,10	8,16	0,30	2,30	0,50	0,00	140	N		
149	P	189	CLACAP - BRTS KAB BREBES, CLACAP	KAB CLACAP	12,90	4 - 7	12,90	0	3,20	27,13	27,40	0,10	0,80	0,20	2,30	0,77	283	N		
150	P	190	BUMAYU - SALEM	KAB BREBES	33,99	2,8 - 8,8	32,89	1,1	4,30	10,58	19,30	79,93	0,80	2,80	0,00	0,00	145	N		
151	P	191	SRIPADJO - SP 2 LINGKAR BUMAYU	KAB BREBES	24,20	2 - 6	22,80	0	14,20	73,70	3,10	18,30	2,00	18,31	0,00	0,00	220	F		
152	P	192	WIDAGAN - BRTS KAB TEGAL, PEMALANG, TENDIL - SRIPADJO	KAB TEGAL	19,19	4 - 7	19,19	0	2,19	22,67	0,14	36,82	1,40	13,67	0,00	0,00	711	F		
153	P	193	WIDAGAN - WIDAGAN (BTS KAB TEGAL, PEMALANG)	KAB PEMALANG	10,24	5 - 14,7	10,24	0	2,84	33,67	4,90	49,78	2,70	24,40	0,00	0,00	1787	F		
154	P	194	RAKUDONGKAL - MOGA	KAB PEMALANG	11,24	6,7 - 8,7	11,24	0	20,68	72,83	1,00	18,09	1,80	6,84	4,40	12,33	785	N		
155	P	195	SEPAKSA - CIRANGGULULUS	KAB CLACAP	36,68	8 - 9	36,68	0	14,78	108,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	885	N		
156	P	196	KARANGKUNING - SEPAKSA	KAB CLACAP	14,78	6,5 - 23,3	0	14,78	27,34	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	885	N		
157	P	197	JEPALA - BODO JAWA	KAB CLACAP	27,84	4 - 7	27,84	0	15,64	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	885	N		
158	P	198	LAJUR - KARANGKUNING - BODO	KAB KEBUMEN	18,84	6 - 7	18,84	0	5,90	63,61	0,10	46,19	0,10	0,90	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	
159	P	199	PEKALANG - BANTARONG	KAB PEMALANG	13,2	5,1 - 13	11,1	2,2	8,43	53,64	4,80	36,35	0,00	0,00	0,00	0,00	915	F		
160	P	200	BANTARONG - BELAK (BTS KAB PEMALANG, PURBALINGGA)	KAB PEMALANG	18,4	6 - 10,9	18,4	0	7,30	47,40	0,60	11,95	0,10	0,88	0,00	0,00	909	F		
161	P	201	BODOTAR - BELAK (BTS KAB PEMALANG, PURBALINGGA)	KAB PURBALINGGA	14,14	2,8 - 10	14,14	0	4,20	59,40	3,00	30,63	1,50	10,32	1,84	11,63	843	F		
162	P	202	PURBALINGGA - BODOTAR	KAB PURBALINGGA	1,21	7 - 10	7,31	1,2	2,01	27,50	3,70	60,62	0,80	8,21	1,00	13,68	801	F		
163	P	203	LINGKAR BANTARONG	KAB PURBALINGGA	4,20	7	4,20	0	4,28	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1088	F		
164	P	204	KALAMAH - PURBALINGGA	KAB PURBALINGGA	2,81	8 - 12,8	2,37	0,2	2,31	82,9	0,20	7,97	0,00	0,00	0,00	0,00	1088	F		
165	P	205	KITL J. S. SUNGONG (PURBALINGGA)	KAB PURBALINGGA	1,21	10,7 - 16,1	1,21	1,2	1,61	86,19	0,10	23,90	0,30	11,95	0,10	3,86	916	F		
166	P	206	SEPAKSA - KALAMAH	KAB BANYUWAS	4,77	6,4 - 11,6	4,77	0	4,67	97,80	0,10	2,10	0,00	0,00	0,00	0,00	841	N		
167	P	207	BANTU - POKTA - SLARI	KAB CLACAP	21,54	5,2 - 19	4,8	10,24	16,14	79,71	1,20	3,10	17,40	3,20	0,00	0,00	991	N		
168	P	208	PARUKERTO - BANTARONG	KAB BANYUWAS	8,89	8 - 17,8	8,89	0	0,00	24,44	0,00	39,47	0,80	39,48	0,00	0,00	0,00	885	N	
169	P	209	KITL J. SUNAN AMPEL (BANTARONG)	KAB BANTARONG	2,20	2,8 - 9	2,20	0	0,13	6,14	1,10	43,48	1,30	87,28	0,00	0,00	885	N		
170	P	210	KITL J. SUNAN BOWO (BANTARONG)	KAB BANTARONG	2,53	5,6	2,53	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	885	N		
171	P	211	KITL J. SAENI PAKAN (BANTARONG)	KAB BANTARONG																



Menurut keterangan dari pihak UPPKB, dengan keterbatasan jembatan timbang bisa menjadi tempat penindakan tilang terbanyak dari 4 UPPKB yang ada di Jawa Tengah. "Jika saja disediakan lahan lebih luas, kami yakin bisa melakukan penindakan lebih banyak. Selain itu, idealnya ada 15 regu yang berisi kurang lebih 8 orang, tapi di UPPKB Subah hanya memiliki 10 regu yang harus bergantian selama 24 jam," paparnya. Menurut keterangan dari pihak UPPKB, agar para pemilik kendaraan ataupun perusahaan tidak melakukan kecurangan dalam hal berat muatan, selain membahayakan pengguna jalan juga akan merusak jalan karena beban terlalu berat. "2017 lalu terjadi 7 kecelakaan fatal akibat muatan berlebihan, kami tidak ingin hal ini terjadi lagi.

Maka dari itu, kontrol terkait muatan harus benar-benar dilakukan terlebih kendaraan bermuatan besi dan semen dinyatakan sering membuat kesalahan karena melebihi muatan. Selain itu, banyak kendaraan yang sudah dimodifikasi juga menambah jumlah pelanggar yang melintas di jembatan timbang. Karena dari arah barat ke timur wilayah Jateng belum ada jembatan timbang, dan UPPKB Subah satu-satunya jadi kami kerap menemui kendaraan yang melanggar aturan. Dari Januari hingga Juli lalu tercatat pelanggar mencapai 21.127 dan dari jumlah ini, pelanggar yang melebihi tonase mencapai 3.711. (Hasil Wawancara dengan Kepala BPTD Kelas II Jateng)

Banyaknya kendaraan berat yang didatangkan dari Singapura dengan sumbu panjang, dijelaskan pihak UPPKB Subah sebagai pemicu modifikasi panjang kendaraan yang dilakukan oleh pemilik truk. Sebenarnya maksimal berat muatan dan kendaraan untuk truk tronton 32 ton. Tapi kenyataannya banyak yang melebihi hingga 200 persen, memang di undang-undang mobil pengangkut BBM, TNI dan Polri dibebaskan. Tapi, kendaraan lain tidak, baik yang mengangkut material pembangunan jalan tol ataupun proyek pemerintah sebenarnya juga melanggar aturan

jika muatannya melebihi batas. Sepanjang 2023, sebanyak 9.453 truk muatan terciduk melanggar batas over dimension dan over loading (ODOL) di Jawa Tengah. Menurut Direktur lalu Lintas Jalan, Kementerian Perhubungan, Ahmad Yani ketika wawancara menjelaskan, perlu anggaran sekitar Rp 43 triliun setiap tahun untuk memperbaiki jalan dan jembatan yang rusak akibat truk ODOL. Perlu meningkatkan keselamatan, mengingat angka kecelakaan cukup tinggi, sebagian besar kecelakaan angkutan barang karena overload. Kerugian negara akibat kerusakan jalan Rp 43 triliun per tahun. (Ahmad Yani, Sosialisasi Zero Odol, Hotel Patra Jasa Semarang, Selasa, 6-2-2024)

Jumlah tersebut merupakan penegakan hukum yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Tengah (BPTD) Kementerian Perhubungan di 7 satuan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB). BPTD Kelas II Jateng hanya memeriksa lima persen truk muatan yang melaju di Jateng dalam setahun, yakni sebanyak 141.197 kendaraan. Lalu didapati 9.453 truk melanggar batas ODOL. Jembatan timbang di Jateng hanya mampu mendata lima persen terhadap kendaraan odol, karena kalau 100 persen (semua truk yang melintas di jalan diperiksa) tidak akan mampu apabila semua masuk (jembatan timbang) ini pasti akan macet, maka perlu dilakukan penertiban ODOL ini dengan teknologi. Persoalan ODOL bukan masalah Kemenhub saja, tapi yang tak kalah penting mengatur pola perjalanan logistik menjadi lebih singkat dan temuan truk ODOL juga dapat berkurang. Menurut Kepala BPTD Kelas II Jateng, sosialisasi ini merupakan upaya pemerintah untuk dapat menekan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya khususnya di wilayah Jateng. Di samping itu, pelanggaran ODOL ini juga mengakibatkan kerusakan infrastruktur jalan yang mengurangi kenyamanan berkendara bagi pengguna jalan. (Wawancara dengan Ardono, Selasa 6-2-2024).

Kerugian yang paling mudah ditemukan adalah rusaknya infrastruktur jalan yang berdampak langsung seperti terhambatnya arus lalu lintas yang seringkali mengakibatkan kemacetan dan pencemaran udara. Menurut Ardono menjelaskan bahwa Over Dimension ialah kondisi dimensi kendaraan pengangkut telah dilakukan modifikasi sehingga tidak lagi sesuai dengan ketentuan. Adapun over loading, kondisi ketika kendaraan mengangkut muatan melebihi batas berat yang telah ditetapkan. Harapan dari pengusaha angkutan barang untuk dapat mematuhi regulasi tentang kendaraan angkutan barang. Kemudian mengoptimalkan kerjasama dan penertiban hukum antar instansi terkait dalam menangani ODOL.

### **C. Pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terhadap kendaraan yang Over Dimension Over Loading.**

Proses pengawasan memiliki 4 indikator yaitu standar, pengukuran kegiatan, melakukan perbandingan dan tindakan koreksi. Indikator tersebut dapat melihat bagaimana suatu pengawasan berjalan. Indikator yang pertama adalah :

#### **a. Standar**

Penetapan standar didalam pengawasan berguna sebagai dasar agar pengawasan yang dijalankan memiliki acuan. Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dalam menjalankan pengawasan kelayakan kendaraan bermotor di Kabupaten Tegal menggunakan beberapa peraturan yang saling berkaitan dan melengkapi. Standar regulasi yang di jadikan pedoman oleh Dinas Perhubungan yaitu Peraturan Menteri No 133 Tahun 2015 tentang pengujian berkala, Undang – Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 tentang kendaraan dan Perda No. 2 Tahun 2012 tentang retribusi jasa umum di kabupaten Tegal.

Pengawasan tidak akan lepas dari adanya keterlibatan individu – individu yang menjalankan pengawasan tersebut . Individu yang bekerja menjalankan pengawasan pasti akan selalu berpedoman dengan standar yang telah ditentukan . Dalam pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan pihak yang ikut terlibat pihak tersebut terbagi menjadi 2 yaitu pihak intern dan ekstern . Pihak intern yang terlibat dalam pengawasan ini adalah para pegawai di Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal khususnya pada bidang pengelolaan dan sarana transportasi dan untuk pihak ekstern yang terlibat dalam pengawasan uji kelayakan kendaraan bermotor adalah kepolisian . Pengawasan tidak hanya membutuhkan standar sebagai pedoman namun di dalam pengawasan juga membutuhkan kejelasan prosedur .

Kejelasan prosedur dalam pengawasan dapat mempermudah para individu untuk menjalankan pengawasan dan juga mempermudah perbaikan jika terjadi kekurangan atau pelanggaran yang terjadi di dalam proses pengawasan . Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal dalam melakukan pengawasan uji kelayakan kendaraan memiliki SOP . SOP yang dimiliki Dinas Perhubungan terbagi menjadi 2 yaitu SOP teknis dan SOP administrasi . Pengawasan berjalan tidak hanya dengan individu – individu saja yang bekerja namun ada juga sarana dan prasarana yang mendukung individu - individu tersebut dalam bekerja .

Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal memiliki sarana dan prasarana yang mendukung dalam pengawasan uji kelayakan kendaraan bermotor alat yang dimiliki selalu mendapatkan perawatan dan setiap tahun selalu di anggarkan untuk pembaruan alat agar alat yang di pakai dalam pengujian berkala kendaraan bermotor selalu mengikuti perkembangan teknologi yang ada . Dalam pengukuran kegiatan ini terdapat jumlah petugas yang ikut terlibat dalam pengawasan karena pengawasan tidak dapat berjalan dengan baik tanpa adanya petugas yang menjalankan dengan adanya petugas atau pihak yang terkait maka perlu adanya frekuensi waktu

di dalam pengawasan yang dilakukan agar pengawasan tersebut tidak dilakukan dengan percuma dan hanya membuang - buang waktu saja . Kemudian ada bentuk pelaporan saat pengawasan harus jelas dan keakuratan informasi yang diterima baik sesuai standar.

### **b. Pengukuran kegiatan**

Dalam pengukuran kegiatan ini terdapat jumlah petugas yang ikut terlibat sebanyak 59 petugas yang di bagi menjadi 2 bidang ada yang bekerja pada bidang administrasi dan ada yang bekerja pada bidang teknis. Untuk petugas yang bekerja pada bidang teknis memiliki kompetensi khusus pada bidang uji kelayakan kendaraan bermotor . Frekuensi kegiatan pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terhadap uji kelayakan kendaraan bermotor ini terus berlangsung dengan adanya uji berkala tiap 6 bulan sekali .

Pada saat uji berkala 6 bulan sekali tersebut dapat diketahui apakah kendaraan tersebut masih layak atau tidak . Selain kegiatan pengawasan setiap 6 bulan sekali yang dilakukan dalam gedung pengujian tersebut Dinas Perhubungan juga rutin melaksanakan operasi uji kelayakan kendaraan bermotor yang bekerja sama dengan pihak kepolisian dan untuk tempat operasi dilakukan secara acak dan berpindah – pindah tempat .

Objektifitas dan keakuratan informasi yang diterima Dinas Perhubungan dalam bentuk buku kir . Buku kir ini memuat identitas kendaraan yang wajib melakukan uji kelayakan jalan . Data yang berada didalam buku kir ini tidak dapat dirubah sendiri oleh pemilik kendaraan karena jika data telah dirubah sendiri oleh pemilik kendaraan maka saat uji berkala data yang telah dirubah tersebut tidak akan cocok dengan data kendaraan yang telah dimiliki Dinas Perhubungan . Tingkat pelanggaran yang sering terjadi adalah buku kir mati kemudian tidak di ujikan berkala dalam jangka waktu yang lama dan ada juga pelanggaran telat uji KIR . Untuk

pelanggaran telat uji hanya akan diberi sangsi , pemberian sangsi tersebut juga melihat kondisi kendaraan apakah masih layak atau tidak layak .

Jika didapati telat buku KIR dengan kondisi kendaraan yang tidak layak maka akan di minta untuk perbaikan terlebih dahulu . Jika ditemui pelanggaran buku kir mati dalam waktu yang lama maka kendaraan tersebut jika ingin melakukan uji KIR kembali harus diberi nomor uji berkala yang baru meskipun kendaraan tersebut telah memiliki nomor uji berkala . Untuk kendala yaitu masih kurangnya jumlah personil dalam pengawasan dan peralatan yang digunakan masih manual belum komputerasi sehingga membutuhkan waktu dalam pengoperasiaannya .

Dinas Perhubungan melakukan pengawasan uji kelayakan kendaraan saat menentukan sesuai standar atau tidak sesuai standar uji kelayakan kendaraan ini terjadi dalam proses pengujian jadi kendaraan yang sesuai standar akan lolos uji dan kembali lagi pada tanggal yang telah ditentukan setiap 6 bulan sekali . Kemudian untuk kendaraan yang tidak sesuai dengan standar harus ada pembetulan sesuai dengan standar dan kembali lagi setelah kendaraan tersebut telah sesuai dengan standar uji kelayakan kendaraan . Untuk perbandingan Dinas Perhubungan langsung melihat jumlah total kendaraan yang telah melakukan uji kelayakan kendaraan tiap tahunnya.

### **c. Melakukan perbandingan**

Mengukur dan menilai keberhasilan dari pengawasan uji kelayakan kendaraan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dapat dilihat jika saat melakukan operasi yang melakukan pelanggaran sedikit maka dapat disimpulkan kendaraan wajib uji di Kabupaten Tegal telah melakukan Uji KIR . Pengukuran juga dilakukan dengan melihat jumlah banyaknya yang melakukan uji kir setiap tahunnya Pada tahun 2013 jumlah kendaraan yang telah melakukan uji

sebanyak 81229 kemudian pada tahun 2014 jumlah kendaraan yang uji meningkat menjadi 91573 selanjutnya pada tahun 2014 kendaraan yang di uji meningkat menjadi 92661 . Pada tahun 2017 terjadi penurunan angka kendaraan yang di ujikan karena banyak pemilik kendaraan yang melakukan numpang uji keluar dan mutasi . tahapan terakhir dalam pengawasan merupakan tindakan koreksi ini berguna untuk mengetahui hambatan – hambatan yang terjadi dalam pengawasan yang telah dilakukan . Semakin cepat tindakan koreksi dilakukan maka hambatan – hambatan yang muncul dapat cepat tertangani .

#### **d. Tindakan koreksi**

Dalam tahap pengawasan tindakan koreksi ini merupakan tahap akhir dan penting dalam proses pengawasan . Jika ditemui pelanggaran yang berat dan tidak dapat di dapati telat buku KIR dengan kondisi kendaraan yang tidak layak maka akan di minta untuk perbaikan terlebih dahulu . Jika ditemui pelanggaran buku kir mati dalam waktu yang lama maka kendaraan tersebut jika ingin melakukan uji KIR kembali harus diberi nomor uji berkala yang baru meskipun kendaraan tersebut telah memiliki nomor uji berkala . Untuk kendala yaitu masih kurangnya jumlah personil dalam pengawasan dan peralatan yang digunakan masih manual belum komputerisasi sehingga membutuhkan waktu dalam pengoperasiaannya .

Dinas Perhubungan melakukan pengawasan uji kelayakan kendaraan saat menentukan sesuai standar atau tidak sesuai standar uji kelayakan kendaraan ini terjadi dalam proses pengujian jadi kendaraan yang sesuai standar akan lolos uji dan kembali lagi pada tanggal yang telah ditentukan setiap 6 bulan sekali . Kemudian untuk kendaraan yang tidak sesuai dengan standar harus ada pembetulan sesuai dengan standar dan kembali lagi setelah kendaraan tersebut telah sesuai dengan standar uji kelayakan kendaraan . Untuk perbandingan Dinas Perhubungan

langsung melihat jumlah total kendaraan yang telah melakukan uji kelayakan kendaraan tiap tahunnya .

#### **e. Melakukan perbandingan**

Mengukur dan menilai keberhasilan dari pengawasan uji kelayakan kendaraan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dapat dilihat jika saat melakukan operasi yang melakukan pelanggaran sedikit maka dapat disimpulkan kendaraan wajib uji di Kabupaten Tegal telah melakukan Uji KIR . Pengukuran juga dilakukan dengan melihat jumlah banyaknya yang melakukan uji kir setiap tahunnya.

Pada tahun 2013 jumlah kendaraan yang telah melakukan uji sebanyak 81229 kemudian pada tahun 2014 jumlah kendaraan yang uji meningkat menjadi 91573 selanjutnya pada tahun 2014 kendaraan yang di uji meningkat menjadi 92661 . Pada tahun 2017 terjadi penurunan angka kendaraan yang di ujikan karena banyak pemilik kendaraan yang melakukan numpang uji keluar dan mutasi . tahapan terakhir dalam pengawasan merupakan tindakan koreksi ini berguna untuk mengetahui hambatan – hambatan yang terjadi dalam pengawasan yang telah dilakukan . Semakin cepat tindakan koreksi dilakukan maka hambatan – hambatan yang muncul dapat cepat tertangani.

#### **f. Tindakan koreksi**

Dalam tahap pengawasan tindakan koreksi ini merupakan tahap akhir dan penting dalam proses pengawasan . Jika ditemui pelanggaran yang berat dan tidak dapat di tolerasi lagi maka kendaraan tersebut tidak akan lolos uji dan di kembalikan ke pemilik untuk di perbaiki terlebih dahulu dan kembali lagi untuk menguji KIR setelah kendaraan tersebut diperbaiki . Untuk pelanggaran yang terjadi ketika operasi layak jalan biasanya Dinas Perhubungan akan melakukan penilangan buku KIR . Untuk peningkatan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal



berupaya untuk memperbaharui alat teknis yang dimiliki agar dapat mengikuti perkembangan zaman , meningkatkan kualitas penguji agar dapat mengawasi dengan lebih baik , berupaya untuk menambah personil dan kendaraan.

#### **g. Analisis penulis : Ketidaktaatan Driver**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. dalam Pasal 36 menjelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor umum dalam trayek wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek. Kemudian, Pasal 33 mengatakan untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu. Sudah merupakan kewajiban bahwa mobil barang, harus melalui jalur yang seharusnya. Karena peran dari angkutan barang juga sangat penting sebagai alat untuk memindahkan suatu barang, maka ia harus melalui terminal barang (jembatan timbang) untuk dicek muatan yang dibawa. Namun kenyataannya, di lapangan masih banyak pengemudi yang tidak mematuhi peraturan yang telah ditetapkan. Arus yang terjadi di lapangan adalah seharusnya pengangkut harus melewati jembatan timbang seperti yang ditunjukkan oleh peraturan yang telah ditetapkan.

Namun, jauh sebelum dari jembatan timbang, para *driver* mengubah rute yang seharusnya. Jalur yang seharusnya melalui jalan raya, malah memilih berbelok ke arah jalan desa (jalan alternatif). Jalan alternatif tersebut memang sering dilalui oleh mobil pribadi namun sekarang lebih sering dilalui oleh *driver-driver* yang sengaja menghindari jembatan timbang.

*Driver-driver* yang melalui jalan alternatif tersebut kemungkinan besar akan menuju daerah Jalur Pantai utara dan sekitarnya. Jika dari rute yang seharusnya, mereka harus melalui jalan raya dan masuk ke jembatan timbang kemudian terus ke arah Subah Batang. Terlepas dari tujuan para *driver* ke jalur pantai utara dan sekitarnya, yang mana jalannya harus melalui jalur

utama atau jalan raya kemudian melalui jembatan timbang untuk mengetahui berapa beban yang mereka angkut. Beberapa faktor yang mempengaruhi *driver* untuk menjauh dari jembatan timbang termasuk tidak memiliki keinginan untuk membayar beban saat ini. Ada juga faktor lain yakni, faktor uang yang diberikan oleh perusahaan telah habis dibelikan bahan bakar karena kurangnya uang transport dari perusahaan. Pernyataan ini kami temukan ketika mendengar pembicaraan salah seorang *driver* saat kami turun untuk melakukan penelitian.

Jika para *driver* ini dibiarkan terus menerus melewati jalan-jalan alternatif di Desa Gringsing – Kandeman dan sekitarnya, maka akan banyak dampak ekologis dan penurunan pendapatan negara nantinya. Hal ini disebabkan kapasitas jalan alternatif itu sendiri tidak semestinya untuk menopang beban truk atau mobil barang yang bermuatan dan bahkan melebihi tonase yang seharusnya. Diharapkan harus ada kesesuaian peraturan yang ada hingga penerapannya. Hal yang kami jelaskan di atas sudah berlangsung cukup lama. Bahkan ada beberapa warga di sekitar lokasi sempat kami wawancarai terkait dampak dari kegiatan para *driver* yang sengaja melalui jalan alternatif guna menghindari jembatan timbang. Jika hal-hal yang dilakukan para *driver* itu dibiarkan secara terus menerus maka besar kemungkinan, ada wilayah lain dari jalan alternatif di daerah Subah yang akan menjadi skenario para *driver* untuk menghindari jembatan timbang. Bahkan kami ketika melakukan penelitian di sekitar Desa Subah dan desa-desa sebelahnya, kami menemukan beberapa *driver* melakukan hal yang sama namun belum sempat kita teliti lebih lanjut.

### **Analisis penulis : Dampak Lingkungan dan Bahaya *Over Dimension Overloading* (ODOL)**

Salah satu *Over Dimension* adalah suatu kondisi dimana kendaraan membawa timbunan yang melebihi batas beban yang telah ditentukan. *Overdimensi* adalah suatu kondisi dimana

elemen pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar pembuatan (*adjustment*). Persetujuan untuk perubahan yang mengabaikan komitmen uji sortir : Setiap orang yang mengimpor kendaraan mekanis, trailer dan trailer ke dalam wilayah Negara Republik Indonesia, membuat, mengumpulkan, atau menyesuaikan kendaraan mesin yang menyebabkan penyesuaian jenis, gandengan, gerbong tetap dan kendaraan luar biasa yang dikerjakan di dalam negeri yang tidak memenuhi komitmen uji sortir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1), dikenakan sanksi kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). (Pasal 277 Undang-Undang Nomor: 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan). Beberapa konsekuensi buruk dari *Over Dimension Overloading* kendaraan mesin adalah sebagai berikut :

- 1.) Pondasi jalan langsung rusak (informasi keuangan mengungkapkan, setiap tahun negara merugi Rp 43 Triliun karena memperbaiki jalan yang rusak ditabrak truk);
- 2.) Kecepatan kendaraan yang berbeda menjadi sedang, karena pengemudi yang berbeda perlu mengubah kecepatan dengan truk besar yang kelebihan beban/kelebihan dimensi;
- 3) Waktu tempuh menjadi lebih lama, boros bahan bakar minyak (BBM) dan pencemaran udara semakin buruk.

Efek kecelakaan yang disebabkan oleh *Over Dimension Overburdening* :

1. Efek pemberontakan dari pengiriman sebagai *Over Measurement* dan *Overburden* secara signifikan mempengaruhi tingkat tabrakan mobil dan efek khusus karena *Over Dimension Overburdening* memicu episod mematikan yang berbeda, misalnya, kecepatan rendah, ban pecah, dan rem kecewa;
2. Keajaiban kejadian *underspeed* itu sendiri berawal dari berat tumpukan kendaraan truk yang mempengaruhi eksekusi motor. Oleh karena itu, kendaraan tidak dapat melaju pada batas

kecepatan dasar di luar dan di sekitar area, terutama dalam kondisi di mana permukaan jalan atau bentuk jalan menanjak di beberapa titik. Memang jumlah truk yang terlibat kecelakaan di jalan karena kecepatan rendah adalah yang paling dominan karena berdasarkan informasi dari Jasa Marga, rata-rata tabrakan belakang mencapai 33%, mengingat kendaraan bergerak secara bertahap sehingga ada adalah lubang kecepatan dengan kendaraan yang berbeda; dan

3. Berdasarkan informasi dari Korlantas Polri (*Incorporated Street Security The executives Framework/IRMS*) sehubungan dengan kecelakaan di tahun 2018, truk yang kelebihan beban mungkin merupakan pendukung terbesar dari tabrakan mobil. Selain dampak ekologis dan lebih jauh lagi dampak kecelakaan karena *over dimension overburdening*, hal ini juga dapat mengganggu pencapaian perbaikan praktis yang sudah ada pada poin 11 SDGs (*Feasible Advancement Objectives*) yang mengkaji masyarakat perkotaan dan permukiman yang wajar.

Hal-hal di atas adalah dampak-dampak yang terjadi jika *over dimension overloading* berjalan terus menerus. Bukan saja lingkungan yang menjadi korban tetapi kita sendiri pun bisa apalagi jika terjadi kecelakaan akibat dari *over dimension overloading* ini. Akibat yang lebih parah dari kecelakaan biasa karena kecelakaan akibat ini bisa menjadi kecelakaan bersambung. Maksudnya ialah jika truk barang terjadi kecelakaan otomatis barang yang dimuat akan jatuh di jalan raya banyak sekali kendaraan yang berlalu lintas, barang tersebut akan jatuh dan menimpa kendaraan yang ada dan akibatnya akan menjadi fatal dan akan memakan banyak korban yang bersambungan. Oleh karena itu, Menteri Perhubungan sudah menjelaskan terkait fungsi dari jembatan timbang itu sendiri dan sebagai antisipasi terjadinya hal seperti ini.

Dari dua gambar di atas terlihat dengan jelas bahwa dampak lingkungan yang diakibatkan oleh *over dimension overloading* ini sudah bisa dirasakan oleh warga sekitar yaitu Desa Margasari. Jalan alternatif yang awalnya tidak berlubang dan menjadi jalan warga sekitar kini

tampak berlubang dan mengakibatkan warga sekitar merasa tidak nyaman dalam menggunakan jalan tersebut. Selain itu, jika hujan turun maka jalan tersebut tergenang air. Hal itu bisa menimbulkan banjir. Bukan itu saja, berdasarkan pernyataan langsung dari warga saat kami wawancara, dampak polusi udara pun kian dirasakan ketika truk yang melintas jalan tersebut.

Diagram 01. Dampak kecelakaan akibat *over dimension overloading*

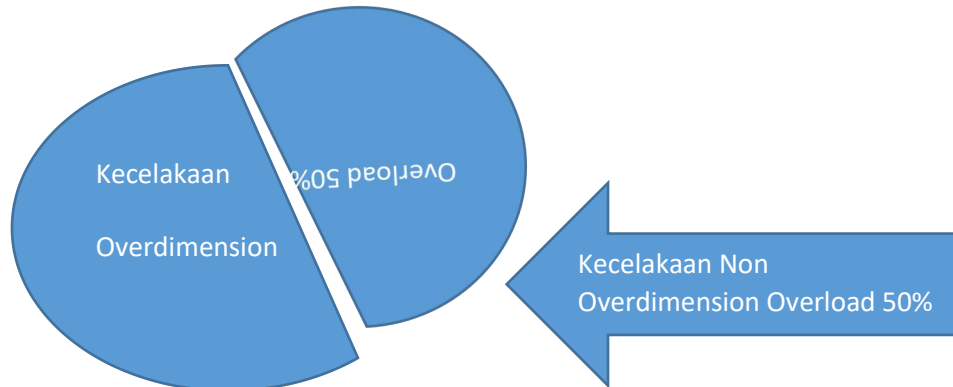


Diagram tersebut menggambarkan bahwa dampak dari *over dimension overload* tidak menjadi hal yang biasa saja namun dampak yang signifikan karena bisa menimbulkan kecelakaan persentasenya 50% sama dengan kecelakaan *non-over dimension overloading*.

### **Peraturan Kelayakan Uji Kendaraan Bermotor**

Sebagaimana ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 53 ayat (1)13 bahwa diperlukan pengujian berkala terhadap kendaraan umum, angkutan, angkutan barang, gandengan, dan kereta api lepas yang sedang dikerjakan. Kemudian, pada saat itu di bagian (2), pengujian intermiten menggabungkan latihan penilaian aktual dan pengujian kendaraan mekanik; dan persetujuan hasil tes. Selanjutnya dilanjutkan dengan Pasal 54 dan 55, pemeriksaan dan pengujian sebenarnya atas kendaraan umum, angkutan, kendaraan barang, kendaraan luar biasa, gandengan, dan kereta api tambahan termasuk pengujian prasyarat khusus dan kelaikan jalan,

Pasal 54 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Persetujuan hasil pengujian diberikan oleh pejabat yang memiliki keahlian yang dapat dipertanggungjawabkan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan kerangkanya atas gagasan wakil pimpinan untuk pengujian yang diselesaikan oleh unit pengujian pemerintah daerah/daerah; dan pejabat swasta yang cakap untuk pengujian dilakukan oleh unit pengujian spesialis tunggal dari pemegang merek dan unit pengujian swasta.

Mengenai informasi yang kami temukan di lapangan tentang jumlah produk kendaraan yang melewati jalan-jalan kota pilihan dengan surat uji berkala yang saat ini tidak sah, kami rangkum penemuan ini dengan plat nomor kendaraan barang dagangan dari mana saja yang sering melewati kota pilihan. jalan untuk menjauh dari bentang pengukur.

Tabel 03. Jumlah Plat Nomer Kendaraan yang menjauh dari Bentang Pengukur.

Kode Plat Mobil	Jumlah Mobil	Mobil dengan Surat Uji Berkala tidak berlaku.
W	34	7
L	18	-
S	29	4
AG	9	2
B	3	-

Dari data di atas menunjukkan bahwa berbagai kode nomor polisi dari luar Kabupaten Tegal juga melakukan hal yang sama. Sebagian dari mobil yang kami temui ada juga mobil barang dengan surat uji berkala yang sudah tidak berlaku. Artinya, jalan alternatif ini sering dilalui oleh *driver-driver* yang sengaja untuk menghindari jembatan timbang. Jika hal seperti ini tidak segera ditindaklanjuti oleh pihak-pihak terkait maka akan semakin banyak juga *driver* yang melakukan hal serupa.

### **Analisis penulis terkait : Konsekuensi Hukum**

Ada komponen tujuan sehubungan dengan pengemudi dan organisasi yang memberikan transportasi barang untuk melampaui tumpukan (*over dimension over*-beban). Kami menemukan ini selama eksplorasi lapangan. Salah satu pengemudi mengatakan bahwa "Jika tumpukan tidak kelebihan beban, kami (pengemudi) kehilangan waktu, energi, dan bahan bakar". Kemudian, ketika kami bertanya, "Dapatkah perusahaan pengiriman kargo ini mengatakan apakah muatan yang Anda kirim melampaui batas maksimum?", pengemudi yang berbeda menjawab justru mereka diminta atas inisiatif organisasi tempat mereka bekerja. Dari 10 pengemudi yang kami minta data tentang barang yang dia bawa melebihi beban yang diperlukan, 7 di antaranya mengakui bahwa muatannya telah melampaui titik putus paling ekstrim, walaupun perusahaan menemukan fakta tersebut perusahaan tetap melepaskannya, 3 orang dari 10 pengemudi memberi jawaban yang sama. Tak hanya itu, karena tumpukannya yang terlalu tinggi, mereka semua memilih mengambil jalan untuk menghindari jembatan timbang. Dari sini telah diklarifikasi bahwa ada pengaturan antara organisasi dan pengemudi yang tidak sesuai sehingga mereka memilih melampaui tumpukan dan memilih untuk mengambil kursus pilihan.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 307 menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan mekanik untuk kendaraan umum produk yang tidak menyetujui pengaturan mengenai tata cara penumpukan, batas angkut, ukuran kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) ditolak dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (500.000 rupiah). Ternyata pasal tersebut tidak dipatuhi.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

1. Sebagaimana dimaksud pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kendaraan Bermotor angkutan barang Over Dimension Over Load (ODOL) merupakan pelanggaran lalu lintas yang melibatkan pengendara dengan kendaraan angkutan barang yang kelebihan muatan. Yang perlu diperhatikan dalam hal ini adalah : Membawa kelengkapan dokumen kendaraan (SIM, STNK, dan STUK), Membawa kendaraan laik jalan dengan stuk asli dan masih berlaku, Pastikan kendaraan yang digunakan tidak melebihi ukuran yang ditentukan dan tidak melebihi daya angkutan barang yang ditentukan (ODOL) dan pastikan pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas dengan baik dan benar. Akibat yang merugikan dari *Over Dimension* Pembebanan kendaraan mekanis yang berlebihan, merusak kerangka jalan. Dari informasi keuangan mengungkapkan, setiap tahun negara merugi Rp 43 Triliun karena memperbaiki jalan yang rusak akibat truk pengangkut barang. Selain itu juga mengakibatkan kecelakaan yang disebabkan oleh *Over Dimension Over*-beban. Pengaruh hambatan dari pengiriman sebagai *Over-Measurement* dan *Overburden* secara signifikan mempengaruhi tingkat tabrakan mobil dan efek khusus karena *Over Dimension Overburdening* mendorong kejadian mematikan yang berbeda, misalnya, underspeed, ban pecah, dan rem blong. Sebagaimana ditegaskan dalam pasal 53 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa diperlukan pengujian berkala terhadap kendaraan umum, angkutan, kendaraan barang, gandengan, dan kereta api penghubung yang sedang dikerjakan. Kemudian, pada saat itu dalam ayat (2), pengujian sesekali mencakup latihan penyelidikan dan pengujian sebenarnya dari kendaraan mekanik, dan persetujuan hasil tes.



2. Pengawasan Over Loading dan Over Dimension oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal sesuai dengan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan Mobil Barang Atas Pelanggaran Lebih dan Pelanggaran Ukuran Lebih yaitu dengan melakukan :

a) Pemeriksaan

Dinas Perhubungan melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan truk yang beroperasi di wilayah Kabupaten Tegal tetapi belum secara optimal hal ini dibuktikan dengan tidak turun langsung kelapangan untuk melakukan Operasi Razia bersama Satlantas di Sepanjang Jalan Desa Subah pemeriksaan ini hanya dilakukan di pos pemeriksaan dan stasiun penimbangan. Alasan Dinas Perhubungan Kabupaten tidak melakukan Razia bersama Satlantas Karena beberapa faktor yaitu minimnya sumber daya manusia (personil), minimnya anggaran dan minimnya teknologi dalam hal pengawasan dan penindakan.

b) Melakukan Penindakan sesuai aturan yang berlaku Dinas Perhubungan juga bertugas untuk menegakkan hukum terhadap kendaraan-kendaraan yang melanggar peraturan muatan dan ukuran. Ini dapat mencakup pemberian sanksi seperti denda atau penahanan kendaraan.

**Saran-Saran :**

Sehubungan dengan pembahasan dan kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal supaya lebih mengoptimalkan pengawasan dengan turun langsung ke jalan mengadakan Operasi Razia dengan Pihak Satlantas setempat di seluruh wilayah Kabupaten Tegal dengan berkala guna mencegah terjadi pelanggaran mobil angkutan barang yang melakukan pelanggaran ukuran lebih dan muatan lebih agar terciptanya transportasi yang aman bagi masyarakat atau pengguna jalan yang lainnya.

2. Kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal untuk menambah Sumber Daya Manusia (SDM) atau anggota yang ada agar pengawasan dilakukan secara optimal yang meliputi beberapa wilayah di Kabupaten Tegal.
3. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal untuk bisa mengajukan rekomendasi penambahan anggaran dan teknologi alat ukur dan teknologi sensor untuk mendeteksi pelanggaran terhadap mobil angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan dan ukuran lebih agar bisa mengurangi tingkat over loading dan over dimension yang sangat membahayakan masyarakat dan pengguna jalan lainnya selain itu juga bisa merusak jalan dan merugikan pemerintah karena perbaikan jalan tidak bisa dilakukan dengan anggaran yang kecil.
4. Perlunya kesadaran dari pemilik dan supir kendaraan angkutan barang untuk mengikuti dan mematuhi peraturan yang berlaku agar terjaganya ketertiban lalu lintas, untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas dan kerusakan pada pada jalan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku-buku**

Alfian, Alfian. (2020). *Optimalisasi Jumlah Truk Dan Penjadwalan Pengiriman Semen Pada Industri Semen Di Area Distribusi Kota Surabaya*, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Aminah. (2018). *Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*. Jurnal Teknik Sipil UBL, Vol 9, No 1, 1142-1145.

Barda Nawawi Arief, *RUU KUHP Sebuah Restrukturisasi/Rekonstruksi Sistem Hukum Pidana Indonesia*, Makalah disajikan dalam kuliah umum di Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 24 Desember 2005.

Bambang Poernomo, 2020, *Hukum Pidana Kumpulan Karangan Ilmiah*, Ed. Revisi. Bina Aksara, Jakarta.

Bagir Manan, *Wewenang Provinsi, Kabupaten dan Kota Dalam Rangka Otonomi Daerah*, Fakultas Hukum Unpad, Bandung, 2000.

Diana Halim Koentjoro, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2004.

Djoko Prakoso, *Surat Dakwaan, Tuntutan Pidana dan Eksaminasi Perkara di Dalam Proses Pidana*, Liberty, Yogyakarta.

Erlis Milta Rin Sondole dkk, *Pengaruh Disiplin Kerja, Motivasi dan Pengawasan terhadap Kinerja Karyawan pada PT. Pertamina (Persero) Unit Pemasaran VII Pertamina BBM Bitung*, Jurnal EMBA, 2015, Vol. 3.

Handoyo, Hestu Cipto, *Hukum Tata Negara Indonesia*. Universitas Atma Jaya (Yogyakarta: 2008.)

Husaini Usman dan Purnomo Setiady, 2011, *Metodologi Penelitian Sosial*, Bumi Aksara, Jakarta.

Hasan, Muhammad, & Azis, Muhammad. (2018). *Pembangunan Ekonomi & Pemberdayaan Masyarakat: Strategi Pembangunan Manusia Dalam Perspektif Ekonomi Lokal*. CV. Nur Lina Bekerjasama Dengan Pustaka Taman Ilmu.

Intani, Pingkyta Dian Dwinta. (2019). *Peran Armada Truk Besar Sebagai Transportasi Darat Bagi Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Bojonegoro*, Universitas Bojonegoro.

Indroharto, *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, dalam Paulus Efendie Lotulung, *Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994).

Ishaq, 2012, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.

Joachim Friedrich, 2004, *Filsafat Hukum : Perspektif Historis. Terjemahan Raisul Muttaqien*, PT Nuansa dan PT Nuansa Media, Bandung.

Jean Paul Rodrigue, *The Geography of Transport System*, Texas A&M University at Galveston, 2016 minah. (2018). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil UBL*, Vol 9, No 1, 1142-1145.

Keban, Yeremias T, 2008, *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu* . Yogyakarta : Gava Media.

Khisty dan Lall, *Dasar-dasar rekayasa transportasi jilid 1*, Jakarta : Erlangga, 2005.

Lilik Mulyadi, 2021, *Bunga Rampai Hukum Pidana Umum dan Khusus*, Ed. Revisi. PT. Alumni, Bandung.

Marlina, 2011, *Hukum Penitensier*, Refika Aditama, Bandung dalam Researchgate Vicky Dwi Purnomo, *Aspek Hukum Pelanggaran Over Dimension Over Loading oleh Dinas Perhubungan, Kabupaten Kulon Progo*, Upload : 10-2023, Universitas Widya Mataram.

M. Kadarisman, *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia* (Jakarta: Rajawali: 2013).

Mardjono Reksodiputro, 1994, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, UI Press, Jakarta.

Makmur, *Efektifitas Kebijakan Kelembagaan Pengawasan*, Bandung: Refika aditama , 2011.

Miriam Budiardjo, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1998).

Maringan Masry Simbolon, *Dasar – Dasar Administrasi dan Manajemen* (Jakarta: Ghalia Indonesia : 2004).

Muchsan. (2007). *Sistem Pengawasan terhadap Aparatur Negara dan Peradilan Tata Usaha Negara*, Yogyakarta, Liberty.

Nurchayanto, Herbasuki & Yuniningsih, Tri. (2007). *Buku Ajar Hukum Administrasi Negara*, Semarang: Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro.

Nurrachmad, Riesxo, & Hartanto, S. H. (2020). *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan Golongan Kendaraan Yang Melebihi Tonase Oleh Dinas Perhubungan (Studi Kasus Di Sukoharjo)*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Nur Basuki Winarno, *Penyalahgunaan Wewenang dan Tindak Pidana Korupsi*, laksana mediatama, Yogyakarta, 2008.

Peter Mahmud Marzuki, 2010, Penelitian Hukum, Kencana Prenada Media Group, Cetakan ke-6.

Padmo Wahyono dkk. 1997, Kerangka Landasan Pembangunan Hukum, Pustaka Sinar Harapan.

Ridwan, Hukum Administrasi Di Daerah, FH : UII Press, Cet.Pertama, Tahun 2009, Yogyakarta.

Ridwan HR . *Hukum Administrasi Negara* , PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2014.

Razi Muhammad & Sumberdaya Ilmu Ekonomi Konsentrasi Pembangunan. (2014), *Peranan Transportasi Dalam Perkembangan Suatu Wilayah*. Bogor: Ilmu Ekonomi Konsentrasi Pembangunan Sumberdaya, Universitas Nusa Bangsa.

Sjafruddin, Sosiologi Nusantara : Memahami Sosiologi Integralistik, Ed. 1; Cet. 1, Jakarta : Kencana, 2013.

Soekanto Soerjono. 2007. Sosiologi suatu pengantar. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.

Soejono Soekanto,2007, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan III, UI Press.

Saifuddin Azwar, 2014, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Syahfila, Adam, (2019), *Resistensi Sopir Truk Guna Menghadapi Tekanan Pihak Lain Dalam Pekerjaannya (Studi Kasus Pada Sopir Truk Ekspedisi Di Kabupaten Banyuwangi)*, Universitas Airlangga.

Satjipto Rahardjo, Ilmu hukum, Bandung: Citra Aditya Bakti, Cetakan ke-V 2000.

Satjipto Raharjo, 2001, *Masalah Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Sinar Baru, Bandung.

Sudikno Mertokusumo, 1999, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta.

Soerjono Soekanto, 2004, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo, Jakarta.

Zamani, Manajemen . Jakarta: IPWI, 1998.

Verdifauzi, Aditya. (2018). *Analisis Dampak Implementasi Program Tol Laut Terhadap Disparitas Harga*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

### **Jurnal-Jurnal**

Entah, R, Aloysius, 2016. Indonesia: Negara Hukum yang Berdasarkan Pancasila, Jurnal Seminar Nasional Hukum Vol. 2 No. 1 Tahun 2016.

Enggar Oktarinda, Nuzul Barkah Prihutomo, Eka Olivia Maulani, 2020, Analisis Pengaruh Kendaraan ODOL Dalam Pengaruh Kecelakaan Di Jalan Tol, *Construction and Material Journal*, Volume 2 No 1.

Kadir, Abdul. (2006). *Transportasi: Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*. Jurnal Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau, 1(3), 121–131.

Nur Fauzia, Kewenangan Petugas Dinas Perhubungan Dalam Penegakan Hukum Kendaraan Angkutan Barang Di Kota Samarinda, dalam link <http://ejournal.untag-smd.ac.id/index.php/DD/article/viewFile/4990/4788>

Philipus M. Hadjon, *Tentang Wewenang*, dalam jurnal *Yuridika*, Vol. 7, No. 5-6, September 1997.

Simbolon, Maringan Masry (2004) *Dasar-dasar Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Ghalia.

Suryani, Meta, & Mashdurohatun, Anis. (2016). *Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jurnal Pembaharuan Hukum, 3(1), 21–38.

Syairur Rozi, *Sanksi Terhadap Pelanggaran Transportasi Darat Odol (Overdimension Overloading) Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*, dalam *Jurnal Sains Global Indonesia*, Vol. 2, No. 1, Januari 2021, 15.

Sofyan M. Saleh, et al., "Pengaruh muatan truk berlebih terhadap biaya pemeliharaan jalan", *Jurnal Transportasi*, Vol. 9, No. 1 (Juni, 2009).

Sule, Ernie Tisnawati & Kurniawan, Saefullah (2005). *Pengantar Manajemen*, Jakarta, Prenada Media Jakarta.

Wijayanta, Setya, Sutarjo, Sutarjo, Af, Nadziba Shafa, & Pambudi, Kurniawan. (2019). *Batas Aman Muatan Sumbu Roda Dan Temperatur Tromol Ditinjau Dari Ambang Batas Efisiensi Rem Mobil Pick Up Futura*. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal Of Road Safety)*, 6(2), 120–135.

Tsani, Mokhammad Rifqi, Rupaka, Anggun Prima Gilang, Asmoro, Langgeng, & Pradana, Brasie. (2020). *Analisis Sentimen Review Transportasi Menggunakan Algoritma Support Vector Machine Berbasis Chi Square*. *Smart Comp: Jurnalnya Orang Pintar Komputer*, 9(1), 35–39.

Yusri, Munaf. (2015). *Hukum Administrasi Negara*, Pekanbaru, Marpoyan Tujuh Publishing.

### **Peraturan-peraturan**

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1983 Tentang Pedoman Pelaksanaan Pengawasan.

**Internet-internet**

[http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan\\_Hukum.pdf](http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf) , diunduh pada tanggal 2 Agustus 2020.

5<http://arpandibidar.blogspot.com/2011/05/pengertian-lalu-lintas.html>, diunduh pada tanggal 2 Agustus 2020.