**PENEGAKAN HUKUM PELANGGARAN *OVER DIMENSION OVER LOADING* DALAM PENGAWASAN**

**DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN TEGAL**

# TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan Program Magister Ilmu Hukum**

**Oleh: SINGGIH WIBOWO**

**7223800033**

**PEMBIMBING:**

**Pembimbing I: Dr. Sanusi, S.H., M.H. Pembimbing II: Dr. Soesi Idayanti, S.H., M.H.**

**PROGRAM STUDI MAGISTER HUKUM PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS PANCASAKTI TEGAL 2025**

**PENEGAKAN HUKUM PELANGGARAN *OVER DIMENSION OVER LOADING* DALAM PENGAWASAN**

**DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN TEGAL**

# TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan Program Magister Ilmu Hukum**

**Oleh: Singgih Wibowo**

**7223800033**

**PEMBIMBING:**

**Pembimbing I: Dr. Sanusi, S.H., M.H. Pembimbing II: Dr. Soesi Idayanti, S.H., M.H.**

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM PROGRAM PASCASARJANA**

**UNIVERSITAS PANCASAKTI TEGAL 2025**

**PENEGAKAN HUKUM PELANGGARAN *OVER DIMENSION OVER LOADING* DALAM PENGAWASAN**

**DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN TEGAL**

## Singgih Wibowo 7223800033

Telah diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Tegal, Januari 2025 |
| Pembimbing I**Dr. Sanusi, S.H., M.H.**NIDN.0609086202 | Pembimbing II**Dr. Soesi Idayanti, S.H., M.H.**NIDN. 062**7**086403 |
| Mengetahui, Direktur Program Pascasarjana**Dr. Fajar Ari Sudewo, SH., MH.** NIDN.0606066001 |

# PENGESAHAN UJIAN TESIS

Tesis dengan judul “Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension Over Loading Dalam Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal” karya:

Nama : Singgih Wibowo

NPM : 7223800033

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

telah dipertahankan dalam sidang panitia ujian tesis Pascasarjana Universitas Pancasakti Tegal pada hari Selasa tanggal 18 Februari 2024.

 Tegal, 18 Februari 2024

Panitia Ujian

Ketua, Sekretaris,

**Dr. Taufiqulloh, S.,Pd., M.Hum Dr. Fajar Ari Sudewo, SH., MH**

NIDN 0615087802NIDN 0606066001

Penguji Utama,

**Dr. Nuridin, SH.,** MH.

NIDN 0610116002

Penguji I, Penguji II,

**Dr. Sanusi, SH., MH.** **Dr. Soesi Idayanti, SH.,MH,**

NIDN 0609086202 NIDN 0627086403



 Mengetahui,

Direktur Pascasarjana, Ketua Program Studi,



**Dr. Fajar Ari Sudewo, SH., MH. Dr. Sanusi, SH.,MH,**

NIDN 0606066001 NIDN 0609086202

# PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Dengan ini saya, Singgih Wibowo menyatakan bahwa Karya Ilmiah/ Tesis ini adalah asli hasil karya saya sendiri dan karya ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan Strata Satu (S1) maupun Magister (S2) dari Universitas Pancasakti maupun Perguruan Tinggi lain.

Semua informasi yang dimuat dalam Karya Ilmiah ini yang berasal dari penulis lain baik yang dipublikasikan atau tidak, telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar dan semua isi dari Karya Ilmiah/ Tesis ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya sebagai penulis.

Tegal, Januari 2025



Singgih Wibowo

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: kurangya 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.

The Circular Letter of the Minister of Transportation Number 21 of 2019 is a policy that provides direction and guidance to the Tegal Regency Transportation Agency regarding the supervision of freight vehicles violating overload (overloading) and over-dimension regulations. The frequent occurrence of overloaded trucks passing along the Pantura Road has sparked the researcher’s interest in studying the supervision of overloading and over-dimension violations by the Tegal Regency Transportation Agency based on the Circular Letter of the Minister of Transportation Number 21 of 2019. This research aims to examine the supervision conducted by the Transportation Agency and the inhibiting factors faced by the Tegal Regency Transportation Agency in overseeing freight vehicles that violate dimension and load regulations. The research method used is sociological law research, which analyzes and studies the function of law in society. This study is descriptive-analytical, utilizing purposive sampling techniques with qualitative data analysis, followed by inductive conclusions. The data was obtained through interviews with relevant parties, field observations, and documentation. The findings of this study indicate that supervision by the Tegal Regency Transportation Agency has not been optimal due to a lack of direct monitoring, such as conducting inspection operations involving the Police and other relevant institutions across the entire Tegal Regency area. These inspection operations aim to monitor and regulate freight transport that violates over- dimension and overloading regulations to reduce road damage, improve driver safety, and decrease accident rates. Several inhibiting factors faced by the Tegal Regency Transportation Agency in monitoring and regulating overloaded and oversized trucks include a lack of human resources—specifically, personnel or employees of the Transportation Agency, which is not proportional to the vast area of Tegal Regency—limited budget, and inadequate technology to detect violations. These findings are supported by interviews conducted at the Tegal Regency Transportation Agency Office.

**Keywords**: Supervision, Over Dimension, Overloading

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah Swt atas berkat, rahmat, taufik dan hidayah-Nya, penulisan tesis ini dapat diselesaikan. Dengan Tesis ini pula, penulis dapat menyelesaikan studi di Program Studi Magister Hukum Universitas Pancasakti Tegal. Shalawat dan salam penulis sampaikan kepada Radulullah Saw, yang membawa rahmat sekalian alam.

Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan Tesis ini tidak lepas dari bantuan dan dorongan berbagai pihak yang kepadanya patut diucapkan terima kasih. Pada kesempatan ini ucapan terima penulis sampaikan kepada:

1. Dr. Taufiqulloh, M.Hum, selaku Rektor Universitas Pancasakti Tegal yang telah menetapkan kami sebagai mahasiswa Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana UPS Tegal.
2. Dr. Fajar Ari Sudewo, S.H., M.H. selaku Direktur Pascasarjana Universitas Pancasakti Tegal yang telah memberikan kebijakan dan pelayanan akademik selama studi di Pascasarjana UPS Tegal.
3. Prof. Dr. Sitti Hartinah DS.MM., selaku Ketua Program Studi Magister Hukum Unversitas Pancasakti Tegal yang telah memberikan bimbingan dan bantuan akademik kepada kami selama studi di Magister Ilmu Hukum.
4. Dr. Moh Taufik, selaku Sekretaris Program Studi Magister Hukum Unversitas Pancasakti Tegal yang telah mendampingi proses belajar di Magister Ilmu Hukum UPS Tegal.
5. Dr. Sanusi, S.H., M.H. (Dosen Pembimbing I) dan Dr. Soesi Idayanti, S.H., M.H. (Dosen Pembimbing II) yang telah berkenan memberikan bimbingan dan arahan pada penulis dalam penyusunan Tesis ini.
6. Segenap Dosen Magister Hukum Universitas Pancasakti Tegal yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan pada penulis sehingga bisa menyelesaikan Studi Strata 2. Mudah-mudahan mendapatkan balasan dari Allah Swt. sebagai amal shalih.
7. Segenap staff administrasi/karyawan Universitas Pancasakti Tegal, khususnya di Magister Hukum yang telah memberikan layanan akademik dengan sabar dan ramah.
8. Orang tua, serta teman-teman penulis yang memberikan dorongan moriil pada penulis dalam menempuh studi dan semua pihak yang memberikan motivasi dalam penyusunan Tesis ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.Semoga Allah Swt. membalas semua amal kebaikan mereka dengan balasan yang lebih dari yang mereka berikan kepada penulis. Akhirnya hanya kepada Allah Swt. penulis berharap semoga Tesis ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya, dan bagi pembaca pada umumnya.

Tegal, Januari 2025

Penulis

# DAFTAR ISI

[HALAMAN SAMPUL i](#_bookmark0)

[HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING ii](#_bookmark1)

[HALAMAN PENGESAHAN PENGUJIAN iii](#_bookmark2)

[PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH iv](#_bookmark3)

[ABSTRAK v](#_bookmark4)

[KATA PENGANTAR vii](#_bookmark5)

[DAFTAR ISI x](#_bookmark6)

[DAFTAR TABEL xii](#_bookmark7)

[DAFTAR DIAGRAM xiii](#_bookmark8)

[DAFTAR LAMPIRAN xiv](#_bookmark9)

[DAFTAR RIWAYAT HIDUP xv](#_bookmark10)

[BAB I PENDAHULUAN 1](#_bookmark11)

1. [Latar Belakang 1](#_bookmark12)
2. [Perumusan Masalah 13](#_bookmark15)
3. [Tujuan Penelitian 13](#_bookmark16)
4. [Manfaat Penelitian 14](#_bookmark17)
5. [Originalitas Penelitian 14](#_bookmark18)
6. [Metode Penelitian 16](#_bookmark19)
7. [Sistematika Penulisan 22](#_bookmark20)

[BAB II TINJAUAN PUSTAKA 20](#_bookmark21)

1. [Tinjauan Konseptual 20](#_bookmark22)
	1. [Tinjauan Tentang Transportasi 20](#_bookmark23)
	2. [Tinjauan Tentang Dasar Hukum atau Regulasi Transportasi 23](#_bookmark24)
	3. [Tinjauan Tentang Over Dimension Over Loading 31](#_bookmark25)
	4. [Tinjauan Tentang Kebijakan Lalu Lintas 35](#_bookmark26)
	5. [Tinjauan Tentang Penegakan Hukum 39](#_bookmark27)
2. [Tinjauan Teori 40](#_bookmark28)
	1. [Teori Negara Hukum 40](#_bookmark29)
	2. [Teori Jenjang Norma Hukum 49](#_bookmark30)
	3. [Teori Penegakan Hukum 55](#_bookmark31)
	4. [Teori Pengawasan 75](#_bookmark32)

[BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 88](#_bookmark33)

1. [Hasil Penelitian 88](#_bookmark34)
	1. [Sejarah Dinas Pehubungan 88](#_bookmark35)
	2. [Profil Dinas Perhubungan 90](#_bookmark36)
2. [Pembahasan 95](#_bookmark37)
	1. [Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension Over Loading oleh](#_bookmark38) [Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal Tentang Undang-Undang No. 22 Tahun](#_bookmark38) [1999 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 95](#_bookmark38)
	2. [Pelanggaran Over Dimension Over Loading oleh Dinas Perhubungan](#_bookmark39) [Kabupaten Tegal 102](#_bookmark39)
	3. [Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal Terhadap](#_bookmark41) [Kendaraan Yang Over Dimension Over Loading 109](#_bookmark41)

[BAB IV PENUTUP 125](#_bookmark44)

1. [Simpulan 125](#_bookmark45)
2. [Saran 128](#_bookmark46)

[DAFTAR PUSTAKA 130](#_bookmark47)

[LAMPIRAN 137](#_bookmark48)

[Tabel 1 Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) Kendaraan 9](#_bookmark13)

[Tabel 2 Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) Kendaraan 10](#_bookmark14)

[Tabel 3 Data Dasar Prasarana Jalan 105](#_bookmark40)

[Tabel 4 Jumlah Plat Nomer Kendaraan yang menjauh dari Bentang Pengukur . 122](#_bookmark43)

…

[Diagram 1 Dampak Kecelakaan Akibat Over Dimension Over Loading 121](#_bookmark42)

[Lampiran 1. Data Pelanggaran Over Dimension Over Loading 137](#_bookmark49)

*Terlampir*

# PENDAHULUAN

## 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 trasportasi. Hal ini merupakan masalah yang timbul dari truk ODOL (overdimension overloading) dengan ukuran yang berlebih dan muatan yang melampaui kapasitas sehingga merusak insfrastruktur 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;

* 1. 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;
	2. 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, dna 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: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2008.

*Tabel 2 Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) Kendaraan*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| No. | Konfigurasi Sumbu | JenisKendaraan | 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: Direktorat Jenderal Perhubungan Barat, 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 sosilalisasi 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”.

## Perumusan Masalah

Perumusan masalah yang akan diangkat dalam penelitian tesis ini adalah:

* 1. Bagaimana penegakan hukum pelanggaran *Over dimension Over Loading* 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*?

## Tujuan Penelitian

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

* 1. Untuk mengetahui penegakan hukum pelanggaran *Over Dimension Over Loading* 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*.

## Manfaat Penelitian

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

* 1. 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.
	2. 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.

## Originalitas Penelitian

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| No | Nama Peneliti, Tahundan Judul Penelitian | Hasil Penelitian | Originalitas Penelitian |
| 1. | Yunanto Dwi Handoko (2021) Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas tentang “Over Dimensi” di Kepolisian Resort Kota Besar Semarang. | Penelitian ini menemukan hasil berupa:(1) Faktor penyebab tindak pidana lalu lintas overdimensi kendaraan bermotor di Polrestabes Semarang meliputi: aspek teknis, aspek pengawasan dan aspek ekonomi. Skala dominansi penyebab motif ekonomi menjadi determinan utama. (2)Penegakan hukum tindak | Penegakan Hukum yang efektif dapat dilihat dari tujuan yang hendak dicapai melalui analisis 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. Disamping itu jugamelalui analisis pelaksanaan |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | pidana lalu lintas overdimensi kendaraan bermotor (Criminal Justice System), melalui tahapan penyidikan dan penyelidikan yang mengoperasionalkan diksi “yang dioperasikan di dalam negeri…” sebagai locus delicti penerang adanya tindakpidana. | pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terhadap kendaraan yang Over Dimension Over Loading. |
| 2. | Muhammad Fatihul Hanif, Ikhwanul Muslim, Penegakan Hukum terhadap Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Over Dimension Over Load di Kota Samarinda, dalam Jurnal Borneo Student Research, Vol 4, No 1,2022. | Hasil dari penelitian ini menemukan adanya beberapa peraturan yang mengatur terkait pelanggaran ODOL yaitu UU 22/2009, PermenHub No PM 60/2019, Perda Kota Samarinda 4/2009. Namun faktanya Perda Kota Samarinda 4/2009 belum menjadi dasar dalam penegakan hukum angkutan barang Over Dimension Over Load di Kota Samarinda. | Penegakan Hukum yang efektif dapat dilihat dari tujuan yang hendak dicapai melalui analisis 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. Disamping itu juga melalui analisis pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terhadap kendaraan yang Over Dimension Over Loading. |
|  | Link : [file:///C:/Users/User/D](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/3512-Article%20Text-24112-1-10-20221206-1.pdf) [ownloads/3512-](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/3512-Article%20Text-24112-1-10-20221206-1.pdf) [Article%20Text-](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/3512-Article%20Text-24112-1-10-20221206-1.pdf) [24112-1-10-](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/3512-Article%20Text-24112-1-10-20221206-1.pdf)[20221206-1.pdf](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/3512-Article%20Text-24112-1-10-20221206-1.pdf) |
| 3. | Satria Cipta Agung | Hasil penelitian menunjukan Penegakkan hukum terhadap pengendara angkutan barang overloading adalah aspek krusial dalam menjagakeselamatan lalu lintas dan | Penegakan Hukum yang efektif dapat dilihat dari tujuan yang hendak dicapai melalui analisis penegakan hukum pelanggaran Over dimensionOver Load oleh Dinas |
|  | Pratama, Nurwati, |
|  | Yuniar Anisa |
|  | Ilyanawati, Upaya |
|  | Penegakkan Hukum |
|  | Terhadap Pengendara |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Angkutan Barang Over Loading Menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Polres Bogor, dalam Jurnal Karimah Tauhid, Volume 3Nomor 8 (2024). Link:[file:///C:/Users/User/D](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/9538-9552%2BARTIKEL%2BSATRIA%2BCIPTA%2B%281%29.docx.pdf) [ownloads/9538-](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/9538-9552%2BARTIKEL%2BSATRIA%2BCIPTA%2B%281%29.docx.pdf) [9552+ARTIKEL+SA](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/9538-9552%2BARTIKEL%2BSATRIA%2BCIPTA%2B%281%29.docx.pdf) [TRIA+CIPTA+(1).doc](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/9538-9552%2BARTIKEL%2BSATRIA%2BCIPTA%2B%281%29.docx.pdf)[x.pdf](file://localhost/C%3A/Users/User/Downloads/9538-9552%2BARTIKEL%2BSATRIA%2BCIPTA%2B%281%29.docx.pdf) | kualitas infrastruktur jalan. Berbagai strategi, mulai dari pemeriksaan rutin,penggunaan teknologi, penerapan sanksi, hingga edukasi, perlu diterapkan secara sinergis untuk mencapai hasil yang optimalMelakukan pengawasan terhadap penegak hukum terutama Kepolisan Lalu Lintas, Mengupayakan pelayanan yang prima, Sosialisasi di lingkungan masyarakat, sopir, perusahaan, Melakukan kebiasaan berbudaya berlalu lintas. Mengatasi tantangan dalam penegakkan hukum memerlukan upaya bersama dari semua pihak terkait untuk menciptakan sistem transportasi yang aman danberkelanjutan. | Perhubungan Kabupaten Tegal sebagaimana tentang UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disamping itu juga melalui analisis pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terhadap kendaraan yang Over Dimension Over Loading. |

## Metode Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan oleh penulis adalah,

* 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 Soekamto, 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”*.

* 1. Pendekatan Penelitian

Spesifikasi dalam penelitian ini adalah diskriptif 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 sistematik dan akurat fakta dan karakteristik mengenai populasi atau mengenai bidang tertentu seteliti mungkin tentang manusia dan gejala-gejalanya.Penelitian ini berusaha menggambarkan siatuasi atau kejadian. (Saifuddin Azwar, 2014).

* 1. 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).

1. 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 pegawasan uji kelayakan kendaraan.
1. Observasi

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

1. 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).

1. Bahan Hukum Primer Terdiri dari:
	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 Mentri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor.
		1. 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. 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* ”.

Bahan hukum sekunder yang digunakan adalah literatur, buku-buku, dan makalah yang berkaitan dengan judul penulis. Selain itu penulis menggunakan bahan hokum tersier, yaitu 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.

* 1. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai Berikut:

* + 1. 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.
		2. 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.
	1. Populasi dan Metode Penentuan Sampel

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: (a) Dokumen/ catatan resmi dari instansi, (b) Daftar-daftar hasil sensus, dan (c) Keterangan-keterangan.

Metode penetuan 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*”.

* 1. 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.

## Sistematika Penulisan

Dalam penyusunan tesis ini uraikan menjadi empat bab, dimana antara bab satu dengan yang lain akan dibahas dalam ruang lingkup dan materi pembahasan yang sesuai dengan kelompok masing-masing. Adapun sistematika tesis ini disusun sebagai berikut:

Bab I: Pendahuluan

Dalam bab ini akan penulis uraikan mengenai: Latar belakang masalah, Perumusan masalah, Tujuan penelitian, Kegunaan Penelitian, Kerangka konseptual, Kerangka teoritik, Metode penelitian, dan Sistematika penulisan.

Bab II: Tinjauan Pustaka

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang teori-teori dan peraturan- peraturan yang mendasari permasalahan yang dibahas. Adapun meliputi Tinjauan penegakan hukum, Tinjauan tentang pengawasan, Tinjauan tentang Over Dimension Over Loading, Tinjauan tentang Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal, dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan)”.

Bab III: Hasil Penelitian Dan Pembahasan

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang hasil penelitain dan pembahasan mengenai 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, dan Bagaimana pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal terhadap kendaraan yang Over Dimension Over Loading.

Bab IV: Penutup

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai simpulan dan saran yang mungkin berguna bagi para pihak.

# BAB II TINJAUAN PUSTAKA

## Tinjauan Konseptual

## 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: a) Bentuk objek yang akan dipindahkan tersebut; b) Jarak antara suatu tempat ke tempat lai; dan c) 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 dna 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 dekonsentrasi 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 1(Tamin dan Frazila, 1997).

1 Tamin, O.Z. 2000. Perencanaan & Pemodalan Transportasi. Bandung, ITB

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 peengaturan 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 aksesbilitas yang mudah dan efisien untuk mendukung mobilitas penduduk internal di kawasan metropolitan, serta terciptanya aktivitas transportasi yang produktif. Begitupun dengan apek sosial yang berkaitan dengan konsep transportasi berkelanjutan terdiri dari kelembagaan, peraturan terkait, kebijakan, dan keselamatan.

## Tinjauan Tentang Dasar Hukum atau 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.2 (Rustian Kamaludin, 2003).

* + 1. Definisi

2 Rustian Kamaludin, Ekonomi transportasi: karakteristik, teori, dan kebijakan, Ghalia Indonesia, 2003, Jakarta.

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.3 (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.4 (Kamaludin, 2003). Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.5 (Muhammad Abdulkadir, 2008: 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.

* + 1. 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

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

4 Ibid.,

5 Muhammad Abdulkadir, Hukum Pengangkutan Niaga, P.T. Citra Aditya Bakti, 2008, Universitas Syah Kuala, hlm. 7

semua sektortersebut mengharuskan adanya hukum yang mengatur masalah transportasi agartercipta keselarasan dan transportasi yang baik yang mampu menjadi alat untukdigunakan 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 “ekspeditur” 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:

* 1. Undang-Undang Nomor 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 sengan 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 selajutnya 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 administrtif, 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”1) 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 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 sengan 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 administrtif, 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.”

* 1. 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 menitipkan uang denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah, bukti penitipan uang denda dilampirkan dalam Surat Tilang”.

* 1. 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 melanggaran 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.

## Tinjauan Tentang Over Dimension Over Loading

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 menunjukan perilaku operator yang menimbulkan pelanggaran over loading, bahkan 25 persennya terkait pelanggaran yang muatannya melebihi 100 persen (Badan Kebijakan Transportasi Kementrian 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.

* + 1. 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 pelangaran 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 Kementrian Perhubungan, 2021).

* + 1. Kebijakan atau 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 kendaran 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 dibeberapa lokasi yang tertuang pada rencana induk jembatan timbang agar segera direalisasikan, seperti di jalan tol, Pelabuhan, Kawasan industri, Kawasan pergudangan dan jala -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 Kementrian Perhubungan, 2021).

## 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 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 terhubungkan 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 dijalan 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 mempermasalahkan kesadaran hukum yang dianggap sebagai mediator antara hukum dengan perilaku manusia, baik secara individual maupun kolektif. (Radya M & Ricko Y, 2019).

## 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 aparatur penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya. Dalam memastikan tegaknya hukum itu, apabila diperlukan, aparatur penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan daya paksa. (Jimly Asshidiqie, 2014).

## Tinjauan Teori

## 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 hokum:

* + 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 Ango-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:

* 1. *supremacy of law.*
	2. *equality before the law.*
	3. *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 tanan 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 keluasan 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 menguasasi 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 sosialisai 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 pasa 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 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:

1. Keserasian hubungan antara pemerintah dan rakyat berdasarkan asas kerukunan.
2. Hubungan fungsional yang proporsional antara kekuasaan-kekuasaan Negara.
3. Prinsip penyelesaian sengketa secara musyawarah dan peradilan merupakan sarana terakhir.
4. 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 minimun, 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 bahasa 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 proresif. (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, serat 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.

## 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:

* + 1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
		2. Ketetapan MPR RI
		3. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang.
		4. Peraturan Pemerintah.
		5. Peraturan Presdien.
		6. Peraturan Daerah Provinsi.
		7. 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.

1. Struktur Hierarkis 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 diatasnya sehingga apabila norma hukum yang berada diatasnya 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 mengenei 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.

1. Struktur Norma dan Struktur Lembaga

Dalam membahas masalah struktur norma dan struktur lembaga kita dihadapkan pada teori yang dikemukan 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).

1. 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).

1. 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.30Staatsfundamentalnorm 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 gesammtentscheidung uber art und form einer politischen einheit*), yang disepakati suatu negara. (Hans Kelsen, 2010:54).

## 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. Sitem 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 kenam 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.

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 (*zweekmassigkeit)*, 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.

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. Penegakan 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. 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).

Macam-macam sanksi tidak selalu dapat diterapkan secara keseluruhan pada suatu bidang administrasi tertentu. Jenis-jenis sanksi dalam hukum administrasi negara meliputi:

1. 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 putusann 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).
11. 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, sebagai berikut:

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).
3. 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 pemerintahan dan uang paksa, ditetapkan dalam keputusan. (Ridwan, 2009: 157).

1. Uang paksa (*dwangsom*)

Uang paksa sebagai hukuman atau denda, jumlahnya berdasarkan syarat dalam perjanjian, yang harus dibayar karenan 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 menutut 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:

1. 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).
2. 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 kembalikan 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).

1. 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).

1. 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 hokum (S. Rahardjo, 2009).

Lima faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soejono Soekanto dapat dikaitkan. (M. Mintarsih, M. Iskandar, and B. Sukamto, 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 dalamperemajaan 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 dalambentuk kesadaran hukum sebagaipemilik 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 repsesif.( 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.

## Teori Pengawasan

* + 1. 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. (Nurcahyanto, dkk. 2007).

Sebelum merujuk lebih dalam mengenai pengawasan, berikut akan penulis paparkan pandangan dari beberapa para ahli mengenai pengertian pengawasan.

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.

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.

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”.

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.

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.

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

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.

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.

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.

Muchsan (2007, 38) menandaskan 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).

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.

* + 1. Unsur-Unsur Pengawasan

Adapun untuk tindakan pengawasan tersebut, maka setidak-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 pelaksaanaan 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.
	* 1. Fungsi-Fungsi Pengawasan

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

1. Mengevaluasi keberhasilan dan pencapaian serta target sesuai dengan indikator yang ditetapkan.
2. Mengambil langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.
3. 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 jawah 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.
	* 1. 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.

1. 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.

1. 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.” (Nurcahyanto, Herbasuki & Yuniningsih, Tri. 2007: 73).

1. Pengawasan kebenaran formil menurut hak (*rechtimatigheid*) dan pemeriksaan kebenaran materiil mengenai maksud tujuan pengeluaran (*doelmatigheid*).

Pengawasan berdasarkan pemeriksaan kebenaran formil menurut hak (*rechmatigheid*) 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 dipimpinnya;
4. Pengawasan masyarakat, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh masyarakat, seperti yang dilakukan oleh media massa, Lembaga Swadaya Masyarakat, dan sebagainya.
	* 1. Pemerintah Sebagai Obyek Pengawasan

Tujuan pembangunan nasional sebagaimana ditandaskan di dalam Pembukaan (*preambule*) 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. (Nurcahyanto, 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 menurut Yulianta Saputra, (2021), adalah:

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).