****

**PENGAMBILALIHAN PENGELOLAAN JEMBATAN TIMBANG OLEH PEMERINTAH PUSAT TERKAIT BURUKNYA PELAYANAN PUBLIK**

**DI JEMBATAN TIMBANG**

**TESIS**

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan**

**Program Magister Ilmu Hukum**

**Oleh:**

**Al Fiani Nenden Iryatin, S.H.**

**11010115410052**

**PEMBIMBING:**

**Dr. Budi Ispriyarso, S.H., M.Hum.**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS DIPONEGORO**

**SEMARANG**

**2017**

# HALAMAN PENGESAHAN

**PENGAMBILALIHAN PENGELOLAAN JEMBATAN TIMBANG OLEH PEMERINTAH PUSAT TERKAIT BURUKNYA PELAYANAN PUBLIK**

**DI JEMBATAN TIMBANG**

**Dipertahankan di depan Dewan Penguji**

**Pada tanggal 23 Maret 2017**

Tesis ini telah diterima

Sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar

Magister Ilmu Hukum

Disusun Oleh :

Al Fiani Nenden Iryatin, S.H.

11010115410052

Pembimbing Mengetahui

Ketua Program Studi MIH

Dr. Budi Ispriyarso, S.H., M.Hum. Prof. Dr. Suteki, S.H., M.Hum.

NIP. 196212081987031001 NIP. 197002021994031001

**HALAMAN PENGESAHAN**

Tesis ini diajukan oleh :

Nama Mahasiswa : Al Fiani Nenden Iryatin, S.H.

NIM : 11010115410052

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Judul Tesis : PENGAMBILALIHAN PENGELOLAAN JEMBATAN TIMBANG OLEH PEMERINTAH PUSAT TERKAIT BURUKNYA PELAYANAN PUBLIK DI JEMBATAN TIMBANG

Telah Diuji dan Berhasil Dipertahankan di Hadapan Dewan Penguji

Pada Hari : Kamis Tanggal : 23 Maret 2017

**Dewan Penguji :**

Pembimbing : Dr. Budi Ispriyarso, S.H., M.Hum. (.................................)

Penguji I : Dr. Nabitatus Sa’adah, S.H., M.Hum. (.................................)

Penguji II : Dr. Ratna Herawati, S.H. M.H. (.................................)

Ditetapkan di Semarang

**PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH**

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Al Fiani Nenden Iryatin, S.H.

NIM : 11010115410052

Menyatakan bahwa karya ilmiah ini adalah asli hasil karya saya sendiri dan karya ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan strata satu (S1) maupun Magister (S2) dari Universitas Diponegoro maupun perguruan tinggi lain.

Semua informasi yang dimuat dalam karya ilmiah ini yang berasal dari penulis lain baik dipublikasikan maupun yang tidak telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar. Karya ilmiah ini sepenuhnya menjadi tanggungjawab saya sebagai penulis.

Semarang, 27 Maret 2017

Penulis

Al Fiani Nenden Iryatin, S.H.

11010115410052

# HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

**MOTTO :**

Barang siapa yang menghendaki kehidupan dunia maka wajib baginya memiliki ilmu, dan barang siapa yang menghendaki kehidupan akherat, maka wajib baginya memiliki ilmu, dan barang siapa menghendaki keduanya maka wajib baginya memiliki ilmu. (HR. Turmudzi)

**PERSEMBAHAN :**

Tesis ini saya persembahkan untuk Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, dosen pembimbing yang saya hormati, abah dan umi tercinta, kakakku Mas Deni, adikku Zaki, seluruh pihak yang membantu serta seluruh pembaca yang saya hormati.

**KATA PENGANTAR**

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas berkat, rakhmat serta karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis dengan judul “**PENGAMBILALIHAN PENGELOLAAN JEMBATAN TIMBANG OLEH PEMERINTAH PUSAT TERKAIT BURUKNYA PELAYANAN PUBLIK DI JEMBATAN TIMBANG**.” Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada Dr. Budi Ispriyarso, S.H., M.Hum. yang telah berkenan memberikan saran, masukan, ilmu, membimbing serta mengarahkan penulis dalam menyelesaikan tesis ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada Dr. Nabitatus Sa’adah, S.H., M.Hum. dan Dr. Ratna Herawati, S.H. M.H. selaku penguji yang telah memberikan sumbangan pemikiran dan saran untuk menyempurnakan tesis ini.

Selain kepada beliau tersebut, penulis juga ingin mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada yang terhormat:

1. Rektor Universitas Diponegoro, Prof. Dr. Yos Johan Utama, S.H., M.Hum.
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Prof. Dr. R. Benny Riyanto, S.H., CN., M.Hum.
3. Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Prof. Dr. Suteki, S.H., M.Hum.
4. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
5. Seluruh Karyawan Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
6. Semua narasumber dalam tesis ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah serta para responden supir kendaraan angkutan barang.
7. Kedua orang tua, H. Masturi, S.H., M.H. dan Rokhmah Nur Hidayati yang telah mendoakan, memberikan semangat, dukungan moril maupun materiil sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
8. Seluruh keluarga besar penulis yang telah mendoakan, adik penulis Al Kahfi Bibul Zaqi dan kakak penulis Al Jahfi Deni Ridhlo.
9. Sahabat-sahabat penulis, Dian Perwitasari, S.H., Femita Oktaviani, S.H., Afione Ade Rosika, S.H., Ega Kemala, S.H., Budi Evantri, S.H., Iqlima Istinganah, S.Pdi., Iqlima Istighosah, S. Pdi., yang telah memberikan dukungan, doa serta bantuan sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
10. Seluruh keluarga besar MIH angkatan 2015 yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.
11. Seluruh pihak-pihak yang turut mendoakan dan mendukung dalam kelancaran tesis penulis ini.

Semoga Allah SWT melimpahkan rakhmatNya kepada mereka dan membalas kebaikan-kebaikan mereka.

Semarang, Maret 2017

Al Fiani Nenden Iryatin, S.H.

# ABSTRAK

Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang dari Pemerintah Provinsi kepada Pemerintah Pusat merupakan amanat undang-undang yang harus dilaksanakan. Sebelum adanya pengambilalihan ini, buruknya pelayanan publik merupakan masalah yang sedang dihadapi di jembatan timbang. Melalui penelitian ini, penulis membahas tentang pengaruh pengambilalihan tersebut terhadap daerah, pengaruhnya dalam mengatasi masalah buruknya pelayanan publik serta upaya yang akan dilakukan oleh pemerintah untuk memperbaiki pelayanan publik di jembatan timbang.

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan socio-legal dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis. Sedangkan teknik pengumpulan datanya dilakukan dengan studi pustaka dan studi lapangan berupa wawancara terhadap Pemerintah Provinsi (Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah) dan Pemerintah Pusat (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia), melakukan observasi, serta kuisioner dengan responden supir kendaraan angkutan barang yang kemudian dianalisis secara kualitatif.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat membawa pengaruh bagi daerah berupa hilangnya kewenangan daerah, hilangnya aset daerah, hilangnya pendapatan daerah, berkurangnya beban belanja daerah dan berkurangnya struktur organisasi di daerah. Meskipun daerah kehilangan banyak hal, daerah menyambutnya dengan positif, karena secara umum pengambilalihan ini mengurangi beban daerah. Akan tetapi, dalam masalah pelayanan publik, pengambilalihan ini belum dapat memberikan pengaruhnya, karena buruknya pelayanan publik masih saja teradi. Terkait hal itu, upaya yang akan dilakukan oleh pemerintah adalah dengan melakukan pengawasan pengelolaan jembatan timbang menggunakan sistem teknologi yang dapat dipantau langsung oleh pemerintah pusat serta melakukan sertifikasi terhadap SDM di jembatan timbang.

**Kata kunci:** Pengambilalihan, Jembatan Timbang, Pemerintah Pusat, Pelayanan Publik.

# *ABSTRACT*

The acquisition management of weighbridge from province to central government is the law of constitution that has to be executed. Before this acquisition management happening, a bad service is the main issue of the weighbridge. Through this research the author is going to explain the effect of the acquisition to the region, the effect of problem solving about bad service and the effort of government to solve problem about bad public service in weighbridge.

This research is using socio-legal approach method with analytical descriptive specification research. While data collection method is using literature review and interview with Government of Province (Department of Transportation of Central Java) and Central Government (Directorate General of Land Transportation Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia), doing observation and questioner with freight vehicle drivers as the respondent, then all of them analyzed qualitatively.

The result of this research show that the acquisition management of weighbridge by the Central Government affects to the district indirectly such as lost of regional authority, assets, income and expenditure burden as the recreation of regional structure of organization. Though the regional citizen lose lot of things, they take it positively cause generally this acquisition reduce their burden indirectly. Therefore, this acquisition does not turn the weighbridge service totally into a good service, so that the government decide to supervising its management directly with such compatible technology which can be monitored by Central Government and certifying to human resources that work in that weighbridge.

**Keywords:** Acquisition, Weighbridge, Central Government, Public Service.

DAFTAR ISI

[HALAMAN JUDUL i](#_Toc478307157)

[HALAMAN PENGESAHAN ii](#_Toc478307165)

HALAMAN PENGUJIAN  [i](#_Toc478307158)ii

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH  [i](#_Toc478307158)v

[HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN v](#_Toc478307166)

[KATA PENGANTAR vi](#_Toc478307167)-vii

[ABSTRAK vii](#_Toc478307167)i

[*ABSTRACT* ix](#_Toc478307168)

[DAFTAR ISI](#_Toc478307169) x-xi

[DAFTAR TABEL x](#_Toc478307170)ii

[DAFTAR GAMBAR xii](#_Toc478307171)i

DAFTAR LAMPIRAN  [xiv](#_Toc478307158)

[BAB I : PENDAHULUAN](#_Toc478307172)

1. [Latar Belakang Penelitian 1](#_Toc478307174)-7
2. Perumusan Masalah [8](#_Toc478307174)
3. Tujuan Penelitian [8](#_Toc478307174)
4. Manfaat Penelitian [9-10](#_Toc478307174)
5. Kerangka Penelitian [10-39](#_Toc478307174)
6. Metode Penelitian [39-44](#_Toc478307174)
7. Metode Pendekatan [39](#_Toc478307174)-40
8. Spesifikasi Penelitian [41](#_Toc478307174)
9. Jenis Data [41-43](#_Toc478307174)
10. Metode Pengumpulan Data [43](#_Toc478307174)-44
11. Metode Analisis Data44

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

1. Pelayanan Publik 45-51
2. Definisi Pelayanan Publik 45-46
3. Asas Pelayanan Publik [46-47](#_Toc478307174)
4. Standart [Pelayanan Publik 47-48](#_Toc478307174)
5. Kualitas [Pelayanan Publik 48-49](#_Toc478307174)
6. Penyelenggaraan Pelayanan Publik 49-51
7. Tinjauan Umum tentang Pengelolaan Jembatan Timbang 51-55
8. Pengertian [Pengelolaan 51-52](#_Toc478307174)
9. Jembatan Timbang 52-55
10. [Pengambilalihan Kewenangan oleh Pemerintah Pusat 55-61](#_Toc478307174)
11. [Definisi Pengambilalihan 55-56](#_Toc478307174)
12. Kewenangan Pemerintah Pusat 56-61

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. [Pengaruh Pengambilalihan Pengelolaan Jembatan Timbang oleh Pemerintah Pusat terhadap Daerah 62-84](#_Toc478307174)
2. [Pengaruh Pengambilalihan Pengelolaan Jembatan Timbang dalam Mengatasi Masalah Buruknya Pelayanan Publik di Jembatan Timbang 84-98](#_Toc478307174)
3. [Upaya yang Dilakukan oleh Pemerintah dalam Menciptakan Pelayanan Publik yang Baik di Jembatan Timbang 99-112](#_Toc478307174)

BAB IV : PENUTUP

1. [Kesimpulan 113-114](#_Toc478307174)
2. [Saran 114-116](#_Toc478307174)

[DAFTAR PUSTAKA 117](#_Toc478307175)-123

[LAMPIRAN](#_Toc478307175) 124-130

# 

# DAFTAR TABEL

Tabel 1: Kepatuhan Supir Kendaraan Angkutan Barang untuk Melakukan Penimbangan Setiap Melawati Jembatan Timbang ........................ 105

# DAFTAR GAMBAR

Gambar 1: Jembatan timbang masih ditutup dan sama sekali tidak ada pelayanan publik ................................................................................................. 86

**DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 : Lampiran Undang-undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah mengenai pembagian urusan pemerintahan terkait pengelolaan jembatan timbang yang diambilalih pemerintah pusat...................................................124

Lampiran 2 : Surat Izin Penelitian dari Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Diponegoro........................125-126

Lampiran 3 : Surat Rekomendasi PenelitianNOMOR : 070/ 3179/ 04.5/ 2016 dari Badan Penanaman Modal Daerah Provinsi Jawa Tengah..............................................................................127-128

Lampiran 4 : Surat Rekomendasi PenelitianNOMOR : 070/ 3213/ 04.5/ 2016 dari Badan Penanaman Modal Daerah Provinsi Jawa Tengah..............................................................................129-130

# BAB I

# PENDAHULUAN

1. **Latar Belakang Penelitian**

Pasal 1 angka 1 Undang-undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menjelaskan bahwa, pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Secara normatif, peraturan mengenai pelayanan publik di Indonesia telah cukup baik, namun dalam pelaksanaannya pelayanan publik yang diselenggarakan pemerintah justru dinilai buruk. Hal ini ditunjukkan dengan banyaknya keluhan yang datang dari masyarakat terhadap pelayanan publik dari pemerintah, baik yang disampaikan langsung kepada pemerintah melalui Ombudsman, demonstrasi maupun media sosial.

Mengutip dari ombudsman.go.id, terkendalanya pelayanan publik seringkali disebabkan tidak terimplementasikannya Hak Asasi Manusia di dalam masyarakat. Hal itu terjadi karena minimnya pemahaman aparatur pemerintahan atau masyarakat mengenai HAM.[[1]](#footnote-2) Kurangnya kesadaran masyarakat, budaya *ewuh pakewuh* (takut, risih, dan segan), banyaknya pungli (pungutan liar), penundaan berlarut, panjang dan rumitnya birokrasi, serta kebiasaan pejabat publik yang minta dilayani; bukan melayani dalam pengurusan administrasi di kantor pemerintahan, adalah merupakan gambaran keadaan birokrasi yang ada di Indonesia saat ini. Situasi ini mengakibatkan masyarakat lebih memilih jalan pintas untuk melakukan tindakan yang melanggar hukum karena tidak ingin repot dalam mendapatkan pelayanan di kantor-kantor pemerintah dan instansi pelayanan publik lainnya. Penyelenggara pelayanan publik juga memanfaatkan situasi ini untuk keuntungan dan kepentingan pribadi.[[2]](#footnote-3)

Kekecewaan terhadap pelayanan publik dan birokrasi pemerintah yang buruk seperti di atas memang sudah sering kita dengar. Keputusan untuk mendapatkan pelayanan terbaik dari pemerintah nyaris tinggal harapan.[[3]](#footnote-4) Berbagai sektor pemerintah yang bertugas menyelenggarakan pelayanan publik belum mampu memberikan kepuasan terhadap masyarakat, salah satunya adalah pada jembatan timbang. Tidak sedikit jembatan timbang di Indonesia yang mendapat penilaian buruk, seperti pada sejumlah jembatan timbang di Jawa Tengah (Jateng).

Penilaian buruk terhadap pelayanan publik pada Jembatan Timbang di Jawa Tengah tersebut ramai dibicarakan setelah Gubernur Jawa Tengah, Ganjar Pranowo, melakukan sidak (inspeksi mendadak) ke Jembatan Timbang Subah, Batang, pada akhir April 2014 dan menemukan adanya pelayanan publik yang buruk di Jembatan Timbang. Buruknya pelayanan publik tersebut terlihat dari ditemukannya beberapa pelayanan yang tidak sesuai dengan SOP (Standar Operasional), seperti penimbangan yang seharusnya dilakukan dalam keadaan kendaraan berhenti di atas mesin penimbangan ternyata pada prakteknya kendaraan-kendaraan tersebut hanya melewati mesin penimbangan begitu saja tanpa berhenti, koneksi internet yang mati sehingga pencatatan penimbangan tidak dapat dilakukan, pengenaan sanksi denda maupun tilang yang diberikan tanpa surat denda atau surat tilang, serta terjadinya praktek pungli (pungutan liar). Selain itu, dari website Provinsi Jawa Tengah dijelaskan pula bahwa dari pantauan Gubernur Jawa Tengah didapati bahwa SDM (Sumber Daya Manusia) di beberapa jembatan timbang tidak bekerja secara optimal baik kepalanya maupun pegawainya.[[4]](#footnote-5)

Menanggapi temuan-temuan tersebut, Gubernur Jawa Tengah meminta kepada Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi (Dishubkominfo) Jateng untuk memberikan sanksi tegas. Dishubkominfo Jateng lalu menjatuhkan sanksi administratif dengan menonaktifkan 2 pegawai yang terlibat pungli serta memberikan sanksi managerial terhadap Kepala Seksi Pengawas dan Operasional serta Kepala Pelaksanaan Teknis Jembatan Timbang Subah.[[5]](#footnote-6) Gubernur Jawa Tengah kemudian juga menutup beberapa jembatan timbang di Jawa Tengah dengan mengeluarkan peraturan gubernur yang salah satu isinya menyatakan, karena alasan keterbatasan sumber daya manusia, pengoperasian jembatan timbang hanya bisa dilakukan di 7 dari 16 jembatan yang ada. Adapun pengoperasian 9 jembatan lainnya dihentikan sejak 9 Juni 2014.[[6]](#footnote-7)

Kebijakan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah menutup jembatan timbang tersebut menyebabkan hilangnya potensi pendapatan daerah sekitar Rp 10 miliar. Berdasarkan audit Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) atas laporan keuangan Provinsi Jawa Tengah 2014, potensi kerugian itu berasal dari penutupan 9 jembatan timbang selama periode Mei-Desember 2014 senilai Rp 9.075.220.000 dan 7 jembatan lainnya pada 15 Mei-3 September 2014 senilai Rp 1.043.430.773. Saat beroperasi, 9 jembatan timbang yang ditutup menghasilkan pendapatan dari retribusi sanksi denda kelebihan muatan puluhan hingga ratusan juta rupiah per bulan.[[7]](#footnote-8)

Terkait penutupan jembatan timbang tersebut, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Jawa Tengah, melalui Ketua Komisi D DPRD Jateng Alwin Basri, menyayangkan tidak dioperasikannya beberapa jembatan timbang yang ada di Jawa Tengah karena dikhawatirkan kondisi jalan di Jateng akan semakin rusak parah karena tidak ada yang mengawasi tonase angkutan barang yang melintas. Gubernur Jawa Tengah seharusnya menjemput bola untuk mencari solusi terkait pengelolaan jembatan timbang, tidak dibiarkan seperti sekarang mangkrak dan tidak ada kepastian.[[8]](#footnote-9) Penutupan ini tentunya tidak mengatasi masalah, namun justru membuat pelayanan publik tidak dapat dilaksanakan sama sekali di beberapa jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah.

Selain jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah, beberapa jembatan timbang di provinsi lain juga tidak luput dari penilaian buruk dari masyarakat, salah satunya adalah Provinsi Sumatera Utara. Jembatan timbang di Provinsi Sumatera Utara ini sempat di demo oleh suatu LSM (Lembaga Swadaya Masyarakat) akibat terindikasi terdapat praktek pungli.

Terlepas dari masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang, pada Oktober 2014 pemerintah menetapkan Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang dalam lampirannya mengamanatkan beralihnya kewenangan pengelolaan jembatan timbang dari Pemerintah Daerah Provinsi ke Pemerintah Pusat. Pengambilalihan kewenangan ini mendapatkan pro dan kontra. Tidak sedikit daerah yang menolak amanat dari undang-undang ini, salah satunya adalah Provinsi Sumatera Utara. DPRD Sumatera Utara menyatakan bahwa:[[9]](#footnote-10)

“Kita siap memelopori penuntutan pembatalan Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah mengenai pengambilalihan pengelolaan seluruh jembatan timbang yang ada di daerah ini ke Pemerintah Pusat, karena semangat undang-undang tersebut sangat bertentangan dengan Undang-undang No. 22 Tahun 2012 tentang Otonomi Daerah (otda). Perlawanan yang akan dilakukan bukan dalam bentuk makar, tapi melalui tindakan hukum dengan melakukan *judicial review* (peninjauan kembali) atau uji materi ke MK (Mahkamah Konstitusi) terhadap Undang-undang No. 23 Tahun 2014 yang condong kepada penerapan sentralistik (semua kembali ke Pemerintah Pusat) dengan mengabaikan Undang-undang Otonomi Daerah.”

Meskipun jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah dan Provinsi Sumatera Utara sama-sama terindikasi memiliki pelayanan publik yang buruk, namun sikap kedua Pemerintah Daerah tersebut berbeda dalam menanggapi pengambilalihan kewenangan pengelolaan jembatan timbang. Pemerintah Provinsi Sumatera Utara menolak pengambilalihan kewenangan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat, namun Provinsi Jawa Tengah justru menyambut baik pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang. Pemerintah Provinsi Jawa Tengah menyatakan merasa lebih senang jika tidak lagi mengurusi jembatan timbang, dengan alasan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dapat mengalokasikan anggaran jembatan timbang untuk perbaikan sarana dan prasarana lainnya, seperti terminal.[[10]](#footnote-11)

Sehubungan dengan Undang-undang No. 23 Tahun 2014 yang mengamanatkan pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Pasal 47 Peraturan Menteri Perhubungan tersebut menyebutkan bahwa:

“Pemindahan personel, pendanaan, sarana dan prasarana serta dokumen (P3D) penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor di jalan dari Pemerintah Provinsi kepada Menteri sebagai akibat pembagian urusan pemerintahan dilakukan paling lama 2 (dua) tahun sejak Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah diundangkan.”

Menurut pasal tersebut, maka 2 tahun sejak Undang-undang No. 23 Tahun 2014 itu diundangkan adalah pada 2 Oktober 2016, akan tetapi sudah 2 tahun sejak Undang-undang No. 23 Tahun 2014 ini diundangkan, pengambilalihan kewenangan dalam pengelolaan jembatan timbang tersebut memang masih belum dilakukan.

Berdasarkan pemaparan di atas, penulis melihat ada dua hal yang tidak dapat dipisahkan satu sama lain, yakni pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang dan masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang. Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang merupakan amanat undang-undang yang sah sehingga mau tidak mau harus dilaksanakan, namun mengingat adanya permasalahan buruknya pelayanan publik di jembatan timbang, maka segala kebijakan yang ditetapkan pemerintah termasuk pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang ini haruslah dapat menciptakan perbaikan pelayanan publik pada jembatan timbang. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk membuat penelitian tesis dengan judul “**PENGAMBILALIHAN PENGELOLAAN JEMBATAN TIMBANG OLEH PEMERINTAH PUSAT TERKAIT BURUKNYA PELAYANAN PUBLIK DI JEMBATAN TIMBANG**.”

1. **Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis membatasi permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pengaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat terhadap daerah?
2. Bagaimanakah pengaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat dalam mengatasi masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang?
3. Bagaimanakah upaya yang dilakukan oleh pemerintah untuk menciptakan pelayanan publik yang baik di jembatan timbang?
4. **Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pembatasan dan perumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat terhadap daerah.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat dalam mengatasi masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh pemerintah untuk menciptakan pelayanan publik yang baik di Jembatan Timbang.
4. **Manfaat Penelitian**

Nilai dari suatu penelitian dapat dilihat dari manfaat yang dapat diberikan. Adapun manfaat yang akan dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

* 1. **Manfaat Teoritis**
  2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum khususnya Hukum Administrasi Negara.
  3. Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan wacana untuk menangani masalah yang berhubungan dengan kewenangan pusat dan daerah.
  4. Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan wacana dalam rangka upaya untuk menangani masalah buruknya pelayanan publik, khususnya pelayanan publik di jembatan timbang.
  5. Hasil penelitian ini dapat dijadikan rujukan maupun acuan bagi penelitian berikutnya berkenaan dengan masalah terkait.
  6. **Manfaat Praktis**

Selain manfaat teoritis di atas, penulis juga berharap penelitian ini akan memberikan manfaat praktis, di antaranya adalah:

1. Hasil penelitian ini dapat dijadikan rujukan atau masukan bagi pemerintah dalam merumuskan Peraturan Perundang-undangan serta berbagai kebijakan yang berhubungan dengan kewenangan pusat dan daerah.
2. Hasil penelitian ini dapat dijadikan rujukan atau masukan bagi pemerintah dalam merumuskan Peraturan Perundang-undangan serta berbagai kebijakan yang berhubungan dengan masalah buruknya pelayanan publik khususnya pelayanan publik di jembatan timbang.
3. Hasil penelitian ini dapat dijadikan rujukan atau masukan bagi pemerintah dalam merumuskan strategi untuk menangani masalah buruknya pelayanan publik khususnya pelayanan publik di jembatan timbang.
4. **Kerangka Pemikiran**

Kerangka pemikiran dibutuhkan agar penelitian ini dapat fokus pada tujuan yang telah ditetapkan. Kerangka pemikiran akan memberikan pedoman dalam melakukan pembahasan terhadap permasalahan yang telah dirumuskan pada suatu penelitian. Kerangka pemikiran ini berisi kerangka teoritik dan kerangka konseptual.

1. **Kerangka Teoritik**

Dalam dunia ilmu, teori menempati kedudukan yang sangat penting, karena teori memberikan sarana untuk dapat merangkum serta memahami masalah yang dibicarakan secara lebih baik. Hal-hal semula yang tampak tersebar dan berdiri sendiri dapat disatukan dan ditunjukkan kaitannya satu sama lain secara lebih bermakna.[[11]](#footnote-12)

Sehubungan dengan itu, ada beberapa teori yang dapat digunakan sebagai pisau analisis untuk menganalisis permasalahan dalam tesis ini, yaitu:

1. **Teori Efektivitas Hukum**

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu:[[12]](#footnote-13)

1. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Berdasarkan dengan faktor di atas, ukuran efektivitas pada elemen pertama adalah:[[13]](#footnote-14)

1. Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sistematis.
2. Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sinkron, secara hierarkis horizontal tidak ada pertentangan.
3. Secara kualitatif dan kuantitatif peraturan-peraturan yang mengatur bidang-bidang kehidupan tertentu sudah mencukupi.
4. Penerbitan peraturan-peraturan tertentu sudah sesuai dengan persyaratan yuridis yang ada.

Selanjutnya, masalah yang berpengaruh terhadap efektivitas hukum tertulis ditinjau dari segi aparat akan tergantung pada hal berikut:[[14]](#footnote-15)

1. Sampai sejauh mana petugas terikat oleh peraturan-peraturan yang ada.
2. Sampai batas mana petugas diperkenankan memberikan kebijaksanaan.
3. Teladan macam apa yang sebaiknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat.
4. Sampai sejauh mana derajat sinkronisasi penugasan-penugasan yang diberikan kepada petugas sehingga memberikan batas-batas yang tegas pada wewenangnya.

Selain itu, berkaitan dengan faktor sarana prasarana, Soerjono Soekanto, memprediksi patokan efektivitas elemen-elemen tertentu dari prasarana, di mana prasarana tersebut harus secara jelas memang menjadi bagian yang memberikan kontribusi untuk kelancaran tugas-tugas aparat di tempat atau lokasi kerjanya. Adapun elemen-elemen tersebut adalah:[[15]](#footnote-16)

1. Prasarana yang telah ada apakah telah terpelihara dengan baik.
2. Prasarana yang belum ada perlu diadakan dengan memperhitungkan angka waktu pengadaannya.
3. Prasarana yang kurang perlu segera dilengkapi.
4. Prasarana yang rusak perlu segera diperbaiki.
5. Prasarana yang macet perlu segera dilancarkan fungsinya.
6. Prasarana yang mengalami kemunduran fungsi perlu ditingkatkan lagi fungsinya.

Kemudian beberapa elemen pengukur efektivitas yang tergantung dari kondisi masyarakat, yaitu:[[16]](#footnote-17)

1. Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi aturan walaupun peraturan yang baik.
2. Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan walaupun peraturan sangat baik dan aparat sudah sangat berwibawa.
3. Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi walaupun peraturan baik, petugas atau aparat berwibawa serta fasilitas mencukupi.

Selain teori efektivitas hukum yang dikemukakan Soerjono Soekanto tersebut, ada juga teori yang dikemukan oleh Romli Atmasasmita, yang menyatakan bahwa faktor-faktor yang menghambat efektivitas penegakan hukum tidak hanya terletak pada sikap mental aparatur penegak hukum akan tetapi juga terletak pada faktor sosialisasi hukum yang sering diabaikan.[[17]](#footnote-18)

1. **Teori Peran**

Teori peran atau yang disebut dengan *role of theory* (bahasa Inggris), bahasa Belanda disebut dengan *theorie van de rol,* sedangkan dalam bahasa Jerman disebut dengan *theorie von der rolle* merupakan teori yang menganalisis tentang tugas-tugas yang harus dilaksanakan oleh orang-orang atau lembaga-lembaga yang mempunyai kedudukan dalam masyarakat, baik yang mempunyai kedudukan formal maupun informal.[[18]](#footnote-19) Sementara itu, dalam Kamus Bahasa Indonesia, peran adalah seperangkat tingkat yang diharapkan dimiliki oleh yang berkedudukan dalam masyarakat. Sedangkan peranan adalah bagian dari tugas utama yang harus dilaksanakan.[[19]](#footnote-20)

Menurut Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, teori peran adalah teori yang mengkaji bahwa masyarakat akan berperilaku sesuai dengan status dan peranannya. Perilaku masyarakat merupakan tanggapan atau reaksi yang terwujud dalam gerakan (sikap), tetapi juga gerakan badan atau ucapan di dalam masyarakat. Perilaku itu, apakah sesuai dengan status dan peranannya. Status, yaitu mengenai posisi yang diduduki, sedangkan peran adalah perilaku yang diharapkan karena kedudukan kita. Hukum dikonsepsikan sebagai bentuk kesesuaian antara kedudukan dan peranan yang dibawakan seseorang dalam masyarakat.[[20]](#footnote-21)

Dalam kenyataannya tidak hanya masyarakat yang diminta untuk berperan, tetapi negara, yang dalam hal ini diwakili oleh pemerintah, pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten/ kota, lembaga yudikatif dan legislatif maupun institusi-institusi yang hidup dan berkembang dalam masyarakat juga, untuk berperan sesuai dengan kedudukannya untuk memecahkan atau mengakhiri masalah yang timbul dalam masyarakat. Sehubungan dengan itu, Salim HS dan Erlies Nurbani pun melengkapi dan menyempurnakan definisi teori peran dari Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad sebagai berikut:[[21]](#footnote-22)

“Teori peran atau *role theory*  merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang peran dari institusi-institusi masyarakat dalam memecahkan, menyelesaikan dan mengakhiri masalah-masalah yang muncul dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.”

1. **Teori Kewenangan**

Menurut Sadjijono, wewenang merupakan bagian yang sangat penting dan bagian awal dari hukum administrasi, karena pemerintahan (administrasi) baru dapat menjalankan fungsinya adalah atas dasar wewenang yang diperolehnya, artinya keabsahan tindakan pemerintahan atas dasar wewenang yang diatur dalam peraturan perundang-undangan (*legalitiet beginselen*).[[22]](#footnote-23) Sejalan dengan itu, Ridwan H.R jugamenyatakan bahwa, kewenangan memiliki kedudukan penting dalam kajian hukum tata negara dan hukum administrasi. Berbicara mengenai kewenangan tidak akan terlepas dari asas legalitas, oleh karena asas legalitas merupakan dasar dalam setiap penyelenggaraan kenegaraan dan pemerintahan. Penyelenggaraan pemerintahan yang didasarkan pada asas legalitas, berarti bahwa wewenang pemerintahan berasal dari peraturan perundang-undangan. Dengan kata lain, setiap penyelenggaraan kenegaraan dan pemerintahan harus memiliki legitimasi yaitu kewenangan yang diberikan oleh undang-undang.[[23]](#footnote-24)

Selain itu, F.P.C.L. Tonner berpendapat bahwa: “*Overheidsbevoegdheid wordt in dit verband opgevad als het vermogen om positief recht vast te srellen en Aldus rechtsbetrekkingen tussen burgers onderling en tussen overhead en te scheppen*” (kewenangan pemerintah dalam kaitan ini dianggap sebagai kemampuan untuk melaksanakan hukum positif, dan dengan begitu dapat diciptakan hubungan hukum antara pemerintahan dengan warga negara).[[24]](#footnote-25)

Secara teori terdapat tiga cara untuk memperoleh wewenang pemerintahan, yakni atribusi, delegasi, dan mandat. Ketiganya dapat diuraikan sebagai berikut:[[25]](#footnote-26)

1. Atribusi

Wewenang atribusi (*atributie bevoegdheid*) adalah wewenang pemerintah yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan, artinya wewenang pemerintah dimaksud telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, wewenang ini kemudian yang disebut sebagai asas legalitas (*legalitiet beginsel*).

1. Delegasi

Wewenang delegasi (*delegatie bevoegdheid*) adalah wewenang yang diperoleh atas dasar pelimpahan wewenang dari badan/organ pemerintahan yang lain. Sifat wewenang delegasi adalah pelimpahan yang bersumber dari wewenang atribusi. Akibat hukum ketika wewenang dijalankan adalah menjadi tanggung jawab penerima delegasi (*delegataris*), dan wewenang tersebut tidak dapat digunakan lagi oleh pemberi wewenang, kecuali pemberi wewenang (*delegans*) menilai terjadi penyimpangan atau pertentangan dalam menjalankan wewenang tersebut, sehingga wewenang dicabut kembali oleh pemberi delegasi (*delegans*) dengan berpegang pada asas *contrarius actus*.

1. Mandat

Wewenang mandat (*mandaat bevoegdheid*) adalah pelimpahan wewenang yang pada umumnya dalam hubungan rutin antara bawahan dengan atasan, kecuali dilarang secara tegas oleh peraturan perundang-undangan. Sedangkan ditinjau dari segi tanggungjawab dan tanggunggugat tetap berada pada pemberi mandat (*mandans*), penerima mandat (*mandataris*) tidak dibebani tanggungjawab dan tanggunggugat atas wewenang yang dijalankan. Setiap saat wewenang tersebut dapat digunakan atau ditarik kembali oleh pemberi mandat (*mandans*).

Di samping itu, Henc van Maarseveen menyatakan bahwa, di dalam hukum publik wewenang sekurang-kurangnya terdiri dari tiga komponen, yaitu: [[26]](#footnote-27)

1. Komponen pengaruh, ialah bahwa penggunaan wewenang dimaksudkan untuk mengendalikan perilaku subyek hukum;
2. Komponen dasar hukum, bahwa wewenang itu selalu harus dapat ditunjuk dasar hukumnya; dan
3. Komponen konformitas hukum, mengandung makna adanya standard wewenang, baik standard umum (semua jenis wewenang) maupun standard khusus (untuk jenis wewenang tertentu).

Berdasarkan dari komponen wewenang tersebut, dapat diketahui bahwa komponen pengaruh merupakan salah satu komponen yang harus ada dalam wewenang. Wewenang harus mempunyai pengaruh untuk mengendalikan subyek hukum. Sehubungan dengan itu, Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji menjelaskan bahwa hukum kegunaannya adalah untuk menciptakan dan memelihara kedamaian, maupun untuk mencegah dan menindak ketidakdamaian hidup antar pribadi. Pribadi dalam hukum lazimnya dinamakan dengan subyek hukum, yakni pendukung hak dan kewajiban. Di dalam proses pelayanan hukum terdapat dua subyek hukum, yakni penerima layanan dan pemberi layanan.[[27]](#footnote-28)

Subyek hukum merupakan pendukung hak dan kewajiban, artinya subyek hukum mempunyai perananan yang harus dilaksanakan dan peranan yang tidak harus dilaksanakan. Perananan yang harus dilaksanakan itu disebut juga tugas atau kewajiban, sedangkan yang tidak harus dilaksanakan adalah wewenang atau hak. Dalam hubungannya dengan pembicaraan yang menyangkut pemberi layanan, maka kiranya sudah jelas bahwa para pihak yang mempunyai peranan melayani dan dilayani.[[28]](#footnote-29) Berdasarkan hal ini maka dapat dikatakan subyek hukum adalah para pihak yang mempunyai tugas atau kewajiban, para pihak yang mempunyai wewenang atau hak, para pihak yang mempunyai peranan melayani serta para pihak yang mempunyai peran dilayani. Oleh karena itu, setiap wewenang yang diberikan oleh undang-undang harus memberikan pengaruh untuk mengendalikan perilaku para subyek hukum tersebut.

1. **Teori Birokrasi**

Max Weber mendefinisikan birokrasi sebagai bentuk organisasi yang menekankan pada perlunya kecepatan, ketelitian, kejelasan, keteraturan, keandalan dan efisiensi.[[29]](#footnote-30) Birokrasi bersumber dari tiga model teori klasik. Pertama, struktur birokrasi diperkenalkan oleh Max Weber (1974) seorang sosiolog Jerman yang memformalisasikan kegiatan dengan aturan, uraian pekerjaan (*job description*), dan pelatihan. Kedua, adalah Gulick (1937) yang menerapkan teori birokrasi ini secara khusus pada administrasi pemerintahan yang mengelompokkan fungsi-fungsi eksekutif ke dalam kelompok perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pemilihan staf (*staffing*), pengarahan (*directing*), pengkoordinasian (*coordinating*), pelaporan (*reporting*) dan penganggaran (*budgeting*). Model ketiga Taylor mengembangkan model birokrasi pada bidang manufaktur dengan pendekatan manajemen sains (*scientific management*) melalui cara spesifikasi yang rinci tentang bagaimana pekerjaan harus diorganisir melalui studi waktu dan gerak (*time and motion studies*).[[30]](#footnote-31)

Ketiga model di atas dilandasi oleh metafora yang melihat organisasi sebagai mesin walaupun unsur utamanya adalah manusia. Sayangnya sudut pandang mekanistik atau birokrat ini tidak dapat menjawab masalah-masalah yang kompleks dan dinamis seperti yang dialami oleh semua organisasi saat ini. Akibatnya, birokrasi khususnya di sektor pemerintahan yang menggunakan pola pikir linear menjadi tidak efektif karena tantangan lingkungan eksternal tidak lagi linear. Karenanya birokrasi telah menjadi istilah yang berkonotasi negatif, antara lain bertele-tele, menghambat perubahan, lamban, lambat dalam pengambilan keputusan dan kualitas pelayanan yang rendah. Penyebabnya adalah kebanyakan organisasi sektor publik tidak melakukan pendekatan sistem terbuka. Pendekatan sistem terbuka melihat organisasi sebagai makhluk (*organisms*) sehingga masing-masing tipe organisasi memiliki habitat yang cocok dengan kondisi spesifik dari lingkungannya.[[31]](#footnote-32)

Sistem terbuka dapat menjelaskan mengapa struktur birokrasi yang secara konsepsi merupakan sistem yang paling rasional tapi saat ini tidak lagi dapat diandalkan. Penyebabnya adalah faktor lingkungan yang stabil sebagai prasyarat agar mesin birokrasi dapat bekerja dengan baik sudah sangat sulit didapat.

Robert Merton menggambarkan kelemahan sistem mekanistik ini dengan suatu model. Model Merton dilandasi oleh asumsi bahwa manusia sebagai pelaku organisasi memiliki sifat dan kebiasaan yang sangat beragam sehingga perlu dibuat aturan dan prosedur untuk mengontrol perilaku mereka agar sesuai dengan tujuan organisasi tersebut. Tuntutan pengawasan (*demand for control*) merupakan akar dari sistem birokrasi. Kontrol diperlukan untuk mengawasi agar perilaku pegawai dapat terkendali. Umumnya masyarakat beranggapan bahwa manusia sebagai pelaku organisasi bisa berperilaku curang atau melanggar aturan yang telah ditetapkan. Diharapkan dengan adanya kontrol maka para pelaku organisasi menjadi patuh (*emphasis on reability*) sehingga setiap tindakan individu selalu sesuai dengan prosedur baku (*defensibility of individual action*).[[32]](#footnote-33)

Menurut Budi Setiono, pengendalian birokrasi sangat penting bahkan menjadi keharusan apabila kita hendak mewujudkan tata kehidupan negara yang sehat, sebab bagaimanapun dengan kewenangan dan kekuasaan yang begitu besar yang mungkin disalahgunakan birokrasi dapat menjadi faktor penyebab hancurnya suatu negara dan menyebabkan banyaknya masyarakat putus asa atau kecewa, dan pengendalian itu dapat dilakukan melalui pengendalian politis maupun pengendalian administratif.[[33]](#footnote-34)

1. **Kerangka Konseptual**

Suatu kerangka konseptual, merupakan kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus, yang ingin atau akan diteliti. Suatu konsep bukan merupakan gejala yang akan diteliti, akan tetapi merupakan suatu abstraksi dari gejala tersebut. Gejala itu sendiri biasanya dinamakan fakta, sedangkan konsep merupakan suatu uraian mengenai hubungan-hubungan dalam fakta tersebut.[[34]](#footnote-35)

1. **Konsep Hubungan Pusat dan Daerah**

Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NRI) Tahun 1945 menyebutkan bahwa, “Negara Indonesia ialah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik.” Negara kesatuan adalah negara yang tidak tersusun dari pada beberapa negara, seperti halnya dalam negara federasi, melainkan negara itu sifatnya tunggal, artinya hanya ada satu negara, tidak ada negara di dalam negara. Dengan demikian, di dalam negara kesatuan hanya ada satu pemerintahan, yaitu pemerintahan pusat yang mempunyai kekuasaan atau wewenang tertinggi dalam segala lapangan pemerintahan. Pemerintahan pusat inilah yang pada tingkat terakhir dan tertinggi dapat memutuskan segala sesuatu dalam negara tersebut.[[35]](#footnote-36)

Kekuasaan terletak pada pemerintah pusat dalam hal ini berarti pemerintah pusat mempunyai wewenang untuk menyerahkan sebagian kekuasaannya kepada daerah berdasarkan hak otonomi (negara kesatuan dengan sistem desentralisasi), tetapi pada tahap terakhir kekuasaan tertinggi tetap di tangan pemerintah pusat.[[36]](#footnote-37)

Pada umumnya negara kesatuan dapat dibedakan dalam dua bentuk: (1) Negara kesatuan dengan sistem sentralisasi. (2) Negara kesatuan dengan sistem desentralisasi. Dalam negara kesatuan dengan sistem sentralisasi segala sesuatu dalam Negara langsung diatur dan diurus oleh pemerintah pusat dan daerah-daerah hanya tinggal melaksanakan segala apa yang telah diinstruksikan oleh pemerintah pusat, sedangkan dalam negara kesatuan dengan sistem desentralisasi, kepada daerah diberikan kesempatan dan kekuasaan untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan karakteristik daerah masing-masing (otonomi daerah) yang dinamakan dengan daerah otonom.[[37]](#footnote-38)

Berdasarkan Pasal 18 UUD NRI Tahun 1945 terlihat bahwa Indonesia merupakan negara kesatuan yang menganut desentralisasi yang mengakui asas otonomi dan tugas pembantuan. Sejalan dengan itu, dalam Pasal 1 angka 8, 9 dan 11 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dapat diketahui bahwa Indonesia memiliki hubungan pusat dan daerah yang dilaksanakan dengan 3 cara, yaitu desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Desentralisasi

Desentralisasi berasal dari bahasa Latin, “*De*”yang berarti lepas dan “*Centrum”* yang artinya pusat. *Decentrum* berarti melepas dari pusat. Dengan demikian, desentralisasi berarti melepas atau menjauh dari pemusatan.[[38]](#footnote-39)

Menurut Ruiter, desentralisasi yaitu penyerahan urusan pemerintahan dari pemerintah atau daerah tingkat atasnya kepada daerah menjadi urusan rumah tangganya.[[39]](#footnote-40) Sementara RDH Koesoemahatmaja menyatakan bahwa desentralisasi yaitu pelimpahan kekuasaan pemerintahan dari pusat ke daerah-daerah yang mengurus rumah tangganya sendiri (daerah-daerah otonom). [[40]](#footnote-41)

Menurut Josef Riwu Kaho, desentralisasi ini memiliki kelebihan sebagai berikut:[[41]](#footnote-42)

* + - 1. mengurangi bertumpuknya pekerjaan di pusat pemerintahan.
      2. dalam menghadapi masalah yang mendesak yang membutuhkan tindakan yang cepat, daerah tidak perlu menunggu instruksi lagi dari pemerintah pusat.
      3. dapat mengurangi birokrasi dalam arti buruk karena setiap keputusan dapat segera dilaksanakan.
      4. mengurangi kemungkinan kesewenang-wenangan dari pemerintah pusat.
      5. dapat memberikan kepuasaan bagi daerah karena sifatnya lebih langsung.

1. Dekonsentrasi

Pasal 1 angka 9 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan bahwa, dekonsentrasi adalah pelimpahan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat, kepada instansi vertikal di wilayah tertentu, dan/atau kepada gubernur dan bupati/wali kota sebagai penanggung jawab urusan pemerintahan umum.

Menurut Leica Marzuki, dekonsentrasi merupakan *ambtelijke decentralisastie* atau *delegatie van bevoegdheid*, yakni pelimpahan wewenang dari alat perlengkapan negara di pusat kepada instansi bawahan, guna melaksanakan pekerjaan tertentu dalam menyelenggarakan pemerintahan.[[42]](#footnote-43)

Sementara itu, Amrah Muslimin berpendapat bahwa dekonsentrasi adalah pelimpahan sebagian wewenang dari kewenangan pemerintah pusat pada alat-alat pemerintah pusat yang ada di daerah. Sedangkan Djoko Prakoso mengungkapkan bahwa dekonsentrasi adalah pelimpahan urusan pemerintahan kepada pejabat di daerah, tetapi tetap menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, baik perencanaan, pelaksanaan maupun dalam pembiayaan.[[43]](#footnote-44)

Dasar pertimbangan dan tujuan diselenggarakannya asas dekonsentrasi yaitu:[[44]](#footnote-45)

1. Terpeliharanya keutuhan Negara Republik Indonesia;
2. Terwujudnya pelaksanaan kebijakan nasional dalam mengurangi kesenjangan antar daerah;
3. Terwujudnya keserasian hubungan antar susunan pemerintahan dan antar pemerintahan di daerah;
4. Teridentifikasinya potensi dan terpeliharanya keanekaragaman sosial budaya daerah;
5. Tercapainya efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan pemerintahan, serta pengelolaan pembangunan dan pelayanan terhadap kepentingan umum masyarakat, dan
6. Terciptanya komunikasi sosial kemasyarakatan dan sosial budaya dalam system administrasi Negara Kesatuan Republik Indonesia.
7. Tugas Pembantuan

Pada Pasal 1 angka 11 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dijelaskan bahwa, Tugas Pembantuan adalah penugasan dari Pemerintah Pusat kepada daerah otonom untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat atau dari Pemerintah Daerah provinsi kepada Daerah kabupaten/kota untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi.

Menurut Bayu Surianingrat tugas pembantuan tidak beralih menjadi urusan yang diberi tugas, tetapi tetap merupakan urusan Pusat atau Pemerintah tingkat atasnya yang memberi tugas. Pemerintah dibawahnya sebagai penerima tugas bertanggung jawab kepada yang memberi tugas dan turut serta dalam melaksanakan urusan pemerintahan yang bersangkutan. Tugas Pembantuan tidak diberikan kepada pejabat pemerintah yang ada di Daerah, melainkan kepada Pemerintah Daerah, karenanya bukanlah suatu dekonsentrasi, tetapi bukan pula suatu desentralisasi karena urusan pemerintahan yang diserahkan tidak menjadi urusan rumah tangga Daerah. [[45]](#footnote-46)

Di samping itu, dalam sistem pemerintahan RI terdapat bentuk-bentuk hubungan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yanitu meliputi: (a) Hubungan Kewenangan; (b) Hubungan Organisasi; (c) Hubungan keuangan; dan (d) Hubungan Pengawasan.[[46]](#footnote-47) Berdasarkan ke empat bentuk hubungan tersebut, berikut penulis kutip mengenai hubungan kewenangan dan hubungan keuangan yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Hubungan Kewenangan

Pasal 13 ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah berturut-turut telah menjelaskan mengenai urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan dari pemerintah pusat dan pemerintah daerah, yakni:

* + - * Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat adalah
    1. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah provinsi atau lintas negara;
    2. Urusan Pemerintahan yang penggunanya lintas Daerah provinsi atau lintas negara;
    3. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah provinsi atau lintas negara;
    4. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Pemerintah Pusat; dan/atau
    5. Urusan Pemerintahan yang peranannya strategis bagi kepentingan nasional.
       - Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi adalah:
    6. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah kabupaten/kota;
    7. Urusan Pemerintahan yang penggunanya lintas Daerah kabupaten/kota;
    8. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah kabupaten/kota; dan/atau
    9. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah Provinsi.
       - Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah kabupaten/kota adalah:
    10. Urusan Pemerintahan yang lokasinya dalam Daerah kabupaten/kota;
    11. Urusan Pemerintahan yang penggunanya dalam Daerah kabupaten/kota;
    12. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam Daerah kabupaten/kota; dan/atau
    13. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah kabupaten/kota.

1. Hubungan Keuangan

Menurut Bagir Manan, untuk mengetahui hubungan antara Pusat dan Daerah, maka salah satu dimensi yang menjadi pokok pembicaraan adalah hubungan keuangan.[[47]](#footnote-48) Menurut UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah, pembiayaan penyelenggarakan pemerintahan berdasarkan asas desentralisasi dilakukan atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Sementara itu, pembiayaan berdasarkan asas dekonsentrasi dilakukan atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), sedangkan pembiayaan dalam tugas pembantuan dibiaya atas beban anggaran tingkat pemerintahan yang menugaskan.

Sementara itu, menurut Pasal 285 UU No. 23 Tahun 2014 menyatakan sumber pendapatan daerah terdiri atas: (a.)pendapatan asli daerah meliputi pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah; (b.)pendapatan transfer; (c.)lain-lain pendapatan daerah yang sah.

Berdasarkan sumber dana tersebut, Pasal 1 angka 47, angka 48, dan angka 49 dijelaskan mengenai dana transfer dari pemerintah pusat sebagai berikut:

* + - * Dana Alokasi Umum yang selanjutnya disingkat DAU adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan dengan tujuan pemerataan kemampuan keuangan antar-Daerah untuk mendanai kebutuhan Daerah dalam rangka pelaksanaan Desentralisasi.
      * Dana Alokasi Khusus yang selanjutnya disingkat DAK adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada Daerah tertentu dengan tujuan untuk membantu mendanai kegiatan khusus yang merupakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
      * Dana Bagi Hasil yang selanjutnya disingkat DBH adalah dana yang bersumber dari pendapatan tertentu APBN yang dialokasikan kepada Daerah penghasil berdasarkan angka persentase tertentu dengan tujuan mengurangi ketimpangan kemampuan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah.

1. **Konsep Pengawasan**

Pengawasan adalah proses mengamati, membandingkan tugas pekerjaan yang dibebankan kepada aparat pelaksana dengan standar yang telah ditetapkan dalam suatu rencana yang sistematis dengan tindakan kooperatif serta korektif guna menghindari penyimpangan demi tujuan tertentu.[[48]](#footnote-49) Menurut George R. Terry, pengawasan (*control*)menentukan apa yang telah dicapai, mengevaluasi dan menerapkan tindakan korektif, jika perlu memastikan hasil yang sesuai dengan rencana.[[49]](#footnote-50) Menurut Saiful Anwar, pengawasan atau kontrol terhadap tindakan aparatur pemerintah diperlukan agar pelaksanaan tugas yang telah ditetapkan dapat mencapai tujuan dan terhindar dari penyimpangan-penyimpangan.[[50]](#footnote-51)

Soewarno Handayaningrat menyatakan fungsi pengawasan yaitu:[[51]](#footnote-52)

1. Mempertebal rasa tanggungjawab terhadap pejabat yang diserahi tugas dan wewenang dalam melaksanakan pekerjaanya;
2. Mendidik para pejabat agar mereka melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan;
3. Untuk mencegah terjadinya penyimpangan, kelalaian dan kelemahan agar tidak terjadi kerugian yang tidak diinginkan; dan
4. Untuk memperbaiki kesalahan dan penyelewengan agar pelaksanaan pekerjaan tidak mengalami hambatan-hambatan dan pemborosan.

Dalam melakukan pengawasan haruslah melihat situasi dan kondisi untuk tercapainya fungsi pengawasan. Pengawasan yang dilaksanakan erat kaitannya dengan pelaksanaan suatu kegiatan. Berkaitan dengan hal ini Malayu SP Hasibuan menyebutkan beberapa sifat dan waktu pengawasan yaitu:[[52]](#footnote-53)

1. Pengawasan preventif yaitu pengawasan yang dilaksanakan sebelum kegiatan dilaksanakan dengan maksud untuk mencegah terjadinya penyimpangan-penyimpangan seawal mungkin;
2. Pengawasan represif yaitu pengawasan yang dilakukan setelah terjadinya penyimpangan atau kesalahan dalam melaksanakan kegiatan;
3. Pengawasan yang dilakukan pada waktu proses kegiatan terjadi;
4. Pengawasan berkala yaitu pengawsan yang dilakukan secara berkala, satu bulan sekali, satu semester sekali atau satu tahun sekali.

Malayu SP. Hasibuan menyebutkan beberapa tahap proses pengawasan yaitu:[[53]](#footnote-54)

1. Menentukan standar dasar kontrol;
2. Mengukur pelaksanaan;
3. Membandingkan pelaksanaan dengan standar, juga menentukan penyimpangan, jika ada;
4. Melakukan tindakan perbaikan jika terdapat penyimpangan-penyimpangan sehingga tetap sesuai dengan rencana.
5. **Konsep Pelayanan Publik**

Pasal 1 angka 1 Undang-undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, menjelaskan bahwa pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Tujuan diadakannya undang-undang pelayanan publik ini antara lain adalah demi terwujudnya batasan dan hubungan yang jelas tentang hak, tanggung jawab, kewajiban dan kewenangan seluruh pihak yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik, terwujudnya sistem penyelenggaraan pelayanan publik yang layak sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta terpenuhinya penyelenggaraan pelayanan publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan bahkan untuk terwujudnya perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang diberikan oleh administrasi negara.[[54]](#footnote-55)

Di samping itu, sebagai titik tolak, beberapa esensi dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang perlu selalu disadari adalah bahwa masalah pelayanan publik bersumber pada: [[55]](#footnote-56)

1. Adanya kewajiban pada pihak administrasi Negara untuk menjalankan fungsi dan wewenangnya berdasarkan prinsip-prinsip pemerintahan yang baik dan bersih,
2. Adanya pengakuan terhadap hak asasi setiap warga Negara atas pemerintahan, perilaku administrative, dan kualitas hasil pelayanan yang baik,
3. Adanya keanekaragaman jenis serta bidang pelayanan publik sebagai akibat dari adanya keragaman urusan dan kepentingan masyarakat yang harus dipenuhi melalui penyelenggaraan pelayanan publik.

Selain itu, terdapat beberapa alasan pentingnya perhatian pemerintah terhadap pelayanan publik antara lain sebagai berikut:[[56]](#footnote-57)

1. Instansi pemerintah pada umumnya menyelenggarakan kegiatan yang bersifat monopoli, sehingga tidak terdapat iklim kompetisi di dalam, padahal tanpa kompetisi tidak akan tercipta efisiensi dan peningkatan kualitas.
2. Dalam menjalankan kegiatan, aparatur pemerintah lebih mengandalkan kewenangan daripada berbuat jasa ataupun kebutuhan masyarakat.
3. Belum atau tidak diadakan akuntabilitas terhadap kegiatan suatu instansi pemerintah, baik akuntabilitas vertikal ke bawah, ke samping, maupun ke atas. Hal ini disebabkan oleh adanya tolak ukur kinerja setiap instansi pemerintah yang dibakukan secara nasional berdasarkan tanda yang dapat diterima secara umum.
4. Dalam aktivitasnya, aparat pemerintah seringkali terjebak pada pandangan “*ectic*”, yakni mengutamakan pandangan dan keinginan mereka sendiri (birokrasi) daripada “*emic*”, yakni konsep dari mereka menerima jasa layanan pemerintah.
5. Kesadaran anggota masyarakat pada hak dan kewajiban sebagai warga negara maupun sebagai konsumen masih relatif rendah, sehingga mereka cenderung menerima begitu saja, terlebih layanan yang diberikan bersifat cuma-cuma.

Dalam penyelenggaraan pelaksanaan publik perlu dilaksanakan pengawasan yang dilakukan dengan cara: [[57]](#footnote-58)

1. Pengawasan melekat, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh atasan langsung, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
2. Pengawasan fungsional, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh aparat pengawasan fungsional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
3. Pengawasan masyarakat, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh masyarakat, berupa laporan atau pengaduan masyarakat tentang penyimpangan dan kelemahan dalam penyelenggaraan pelayanan publik.
4. **Metodologi**
5. **Metode Penelitian**

Berdasarkan dengan permasalahan yang dikemukakan di atas maka pendekatan yang paling tepat untuk penelitian ini adalah dengan menggunakan metode penelitian socio-legal. Menurut Brian Z Tamanaha dalam buku *Realistic Socio-Legal Theory: Pragmatism and A Social Theory of Law*, identifikasi yang dilakukan dalam kajian sosio-legal tidak sebatas teks, melainkan pula pendalaman terhadap konteks, yang mencakup segala proses, misal sedari ‘*law making*’ (pembentukan hukum) hingga ‘*implementation of law*’ (bekerjanya hukum). Label kajian-kajian sosio-legal telah secara gradual menjadi istilah umum yang meliputi suatu kelompok disiplin-disiplin yang mengaplikasikan perspektif keilmuan sosial terhadap studi hukum, termasuk diantaranya sosiologi hukum, antropologi hukum, sejarah hukum, psikologi dan hukum, studi ilmu politik peradilan, dan ilmu perbandingan. [[58]](#footnote-59) Dengan metode penelitian socio-legal ini, penulis akan melakukan penelitian tidak hanya sebatas teks tetapi juga konteksnya terhadap kebijakan pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat, termasuk menganalisis pengaruhnya terhadap daerah dan pelayanan publik pada jembatan timbang yang selama ini dinilai buruk.

Metode penelitian sosio-legal diperlukan untuk menjawab masalah-masalah ketidakadilan sosial. Melalui metode ini pula, dapat diuji bekerja atau tidak bekerjanya hukum, menguji efektifitas serta kegunaan peran, kewenangan, serta upaya-upaya konstruktif pembaruan hukum, dimungkinkan dilakukan. Metode penelitian sosio-legal sesungguhnya memberikan upaya jawab atas *gap*, atau jurang terpisah, antara idealitas norma dengan realitas sosial. Penelitian dengan metode demikian, tak semata andalkan upaya keadilan berbasis norma atau teks (*legal justice*), melainkan pula memberi tautan konteks sosial yang mempengaruhi cita rasa keadilannya (*social justice*).[[59]](#footnote-60)

1. **Spesifikasi Penelitian**

Spesifikasi Penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis yaitu menggambarkan keadaan dari obyek yang diteliti dan sejumlah fakor-faktor yang mempengaruhi data yang diperoleh itu dikumpulkan, disusun, dijelaskan kemudian dianalisis.[[60]](#footnote-61) Penelitian ini dikatakan deskriptif karena hasil yang diperoleh diharapkan dapat memberi gambaran secara menyeluruh dan sistematis mengenai pengambilalihan pengoperasian jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat terkait buruknya pelayanan publik di Jembatan Timbang.

1. **Jenis Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini dapat dikelompokan menjadi dua jenis sebagai berikut :

* 1. Data Primer, yaitu :

Data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya, dalam hal ini adalah dari Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi, maupun pihak-pihak lain yang terkait dengan pelayanan publik di Jembatan Timbang.

* 1. Data sekunder, yaitu :

Data yang mendukung dan melengkapi data primer yang berhubungan dengan masalah penelitian. Data mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang dapat berwujud laporan dan lain-lainnya. Sedangkan bahan Hukumnya dibedakan menjadi:

1. Bahan Hukum primer, yaitu bahan-bahan Hukum yang mengikat dan terdiri dari :
2. Norma atau kaidah dasar, yaitu Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.
3. Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
4. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan
6. Peraturan-peraturan lain yang berkaitan dengan masalah ini.
7. Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan yang dapat memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, misal rancangan undang-undang, hasil penelitian atau pendapat sarjana hukum.[[61]](#footnote-62)

Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan buku-buku hukum administrasi negara, buku-buku yang berhubungan dengan hubungan pusat dan daerah, buku-buku yang berhubungan dengan pelayanan publik, buku-buku yang berhubungan dengan birokrasi, karya tulis, literatur, dan artikel yang terkait dengan permasalahan yang ada.

1. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan pada bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder.[[62]](#footnote-63)

Misal kamus hukum, kamus besar bahasa Indonesia, ensiklopedia dan lain-lainnya.

1. **Metode Pengumpulan Data**

Merupakan suatu cara untuk mengumpulkan dan memperoleh data yang diperlukan. Dalam penelitian ini, teknik untuk mengumpulkan data yang digunakan adalah :

* 1. Studi Pustaka

Yaitu suatu cara untuk mengumpulkan data mengenai hal-hal yang berupa catatan, buku, surat kabar, maupun majalah yang ada relevansi kuat dengan masalah yang diteliti.

* 1. Studi Lapangan

Yaitu melalui observasi ke jembatan timbang yang ada di Provinsi Jawa Tengah, kuesioner yang diberikan pada supir kendaraan angkutan barang yang melintasi jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah dan melakukan wawancara dengan pemerintah pusat yakni Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia serta pemerintah daerah yakni Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah.

Penulis memilih melakukan wawancara terhadap Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah berdasarkan teknik *purposive/judgmental sampling*. *Sampling purposive* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu.[[63]](#footnote-64) Pertimbangan tersebut yaitu karena seperti dikemukakan dalam latar belakang, jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah memiliki masalah pelayanan publik yang buruk. Selain itu, jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah tersebut kini telah resmi diambil alih oleh Pemerintah Pusat.

1. **Metode Analisis Data**

Metode analisis data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Analisis kualitatif dilakukan pada data yang tidak bisa dihitung, bersifat monografis atau berwujud kasus-kasus.[[64]](#footnote-65)

**BAB II**

**TINJAUAN PUSTAKA**

1. **Pelayanan Publik**
2. **Definisi Pelayanan Publik**

Pasal 1 Undang-undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menyebutkan bahwa pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Selain itu, menurut AG. Subarsono, pelayanan publik didefinisikan sebagai serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan warga pengguna. Pengguna yang dimaksud disini adalah warga negara yang membutuhkan pelayanan publik, seperti pembuatan KTP, akta kelahiran, akta nikah, akta kematian, sertifikat.[[65]](#footnote-66)

Pelayanan publik berkaitan dengan kegiatan-kegiatan yang dilakukan pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat secara baik dan berkualitas sebagai konsekuensi dari tugas dan fungsi pelayanan yang diembannya, berdasarkan hak-hak yang dimiliki oleh masyarakat dalam rangka mencapai tujuan pemerintahan dan pembangunan.[[66]](#footnote-67)

Secara operasional, pelayanan publik yang diberikan kepada masyarakat dapat dibedakan dalam dua kelompok besar yaitu; pertama, pelayanan publik yang diberikan tanpa memperhatikan orang perseorangan, tetapi keperluan masyarakat secara umum yang meliputi penyediaan sarana dan prasarana transportasi, penyediaan pusat-pusat kesehatan, pembangunan lembaga-lembaga pendidikan, pemeliharaan keamanan, dan lain sebagainya; kedua, pelayanan yang diberikan secara orang perseorangan yang meliputi kartu penduduk dan surat-surat lainnya.[[67]](#footnote-68)

* 1. **Asas Pelayanan Publik**

Dalam pelayanan publik terdapat asas-asas penyelenggaraan pelayanan publik. Asas-asas tersebut tertuang dalam Pasal 4 Undang-undang No. 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik, yang berbunyi sebagai berikut:

“Penyelenggaraan pelayanan publik berasaskan:

1. Kepentingan umum;
2. Kepastian hukum;
3. Kesamaan hak;
4. Keseimbangan hak dan kewajiban;
5. Keprofesionalan;
6. Partisipatif;
7. Persamaan perlakuan/ tidak diskriminatif;
8. Keterbukaan;
9. Akuntabilitas;
10. Fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan;
11. Ketepatan waktu; dan
12. Kecepatan, kemudahan, dan keterjangkauan.”

Asas-asas tersebut juga diatur dalam Pasal 344 ayat (2) UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

* 1. **Standar Pelayanan Publik**

Pasal 21 UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menyatakan komponen standar pelayanan sekurang kurangnya meliputi:

1. Dasar hukum;
2. Persyaratan;
3. Sistem, mekanisme, dan prosedur;
4. Jangka waktu penyelesaian;
5. Biaya/tarif;
6. Produk pelayanan;
7. Sarana, prasarana, dan/atau fasilitas;
8. Kompetensi pelaksana;
9. Pengawasan internal;
10. Penanganan pengaduan, saran,dan masukan;
11. Jumlah pelaksanan;
12. Jaminan pelayanan yang memberikan kepastian pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan;
13. Jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya, dan resiko keragu-raguan, dan;
14. Evaluasi kinerja pelaksana.
    1. **Kualitas Pelayanan Publik**

Kualitas pelayanan berhubungan erat dengan pelayanan yang sistematis dan komprehensif yang lebih dikenal dengan konsep pelayanan prima. Aparat pelayanan hendaknya memahami variable-variabel pelayanan prima seperti yang terdapat dalam agenda perilaku pelayanan prima sektor publik SESPANAS LAN. Variabel dimaksud adalah:[[68]](#footnote-69)

1. Pemerintahan yang bertugas melayani
2. Masyarakat yang dilayani pemerintah
3. Kebijaksanaan yang dijadikan landasan pelayanan publik
4. Peralatan atau sarana pelayanan yang canggih
5. *Resources* yang tersedia untuk diracik dalam bentuk kegiatan pelayanan
6. Kualitas pelayanan yang memuaskan masyarakat sesuai dengan standar dan asas pelayanan masyarakat
7. Manajemen dan kepeminpinan serta organisasi pelayanan masyarakat
8. Perilaku pejabat yang terlibat dalam pelayanan masyarakat, apakah masing-masing telah menjalankan fungsi mereka.

Variabel pelayanan prima di sektor publik seperti di atas dapat diimplementasikan apabila aparat pelayanan berhasil menjadikan kepuasan pelanggan sebagai tujuan utamanya. Agar kepuasan pelanggan yang menjadi tujuan utama terpenuhi, aparatur pelayanan dituntut untuk mengetahui dengan pasti siapa pelanggannya. Kepuasaan pelangganah yang dapat dijadikan barometer dalam mengukur keberhasilan dalam pelayanan.[[69]](#footnote-70)

* 1. **Penyelenggara Pelayanan Publik**

Pasal 1 ayat (2) UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menyatakan bahwa, penyelenggaraan pelayanan publik adalah setiap institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik.

Dalam Pasal 14 UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik penyelenggara pelayanan publik memiliki hak sebagai berikut:

1. Memberikan pelayanan tanpa dihambat pihak lain yang bukan tugasnya;
2. Melakukan kerjasama;
3. Mempunyai anggaran pembiayaan penyelenggaraan pelayanan publik;
4. Melakukan pembelaan terhadap pengaduan dan tuntutan yang tidak sesuai dengan kenyataan dalam penyelenggaraan pelayanan publik;dan
5. Menolak permintaan pelayanan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Selain itu, penyelenggara pelayanan publik juga memiliki kewajiban yang diatur dalam Pasal 15 UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, yakni:

1. Menyusun dan menetapkan standar pelayanan;
2. Menyusun, menetapkan, dan memublikasikan maklumat pelayanan;
3. Menempatkan pelaksana yang kompeten;
4. Menyediakan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik yang mendukung terciptanya iklim pelayanan yang memadai;
5. Memberikan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayanan publik;
6. Melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar pelayanan;
7. berpartisipasi aktif dan mematuhi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik
8. memberikan pertanggungjawaban terhadap pelayanan yang diselenggarakan;
9. membantu masyarakat dalam memahami hak dan tanggung jawabnya;
10. bertanggung jawab dalam pengelolaan organisasi penyelenggara pelayanan publik;
11. memberikan pertanggungjawaban sesuai dengan hukum yang berlaku apabila mengundurkan diri atau melepaskan tanggung jawab atas posisi atau jabatan; dan
12. memenuhi panggilan atau mewakili organisasi untuk hadir atau melaksanakan perintah suatu tindakan hukum atas permintaan pejabat yang berwenang dari lembaga negara atau instansi pemerintah yang berhak, berwenang, dan sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
13. **Tinjauan Umum tentang Pengelolaan Jembatan Timbang**
14. **Pengertian Pengelolaan**

Pengelolaan adalah proses atau cara perbuatan mengelola atau proses melakukan kegiatan tertentu dengan menggerakkan tenaga orang lain, proses yang membantu merumuskan kebijaksanaan dan tujuan organisasi atau proses yang memberikan pengawasan pada semua hal yang terlibat dalam pelaksanaan kebijaksanaan dan pencapai tujuan.[[70]](#footnote-71)

Pengelolaan merupakan subtantifa dari mengelola, sedangkan mengelola berarti suatu tindakan yang dimulai dari penyususnan data, merencana, mengorganisasikan, melaksanakan, sampai dengan pengawasan dan penilaian.[[71]](#footnote-72)

Di samping itu, menurut Suharsimi Arikunto, kata “pengelolaan” dapat disamakan dengan manajemen, yang berarti pula pengaturan atau pengurusan. Banyak orang yang mengartikan manajemen sebagai pengaturan, pengelolaan, dan pengadministrasian, dan memang itulah pengertian yang populer saat ini. Pengelolaan diartikan sebagai suatu rangkaian pekerjaan atau usaha yang dilakukan oleh sekelompok orang untuk melakukan serangkaian kerja dalam mencapai tujan tertentu.[[72]](#footnote-73)

1. **Jembatan Timbang**
2. **Pengertian Jembatan Timbang**

Pasal 1 angka 12 Peraturan Gubernur Jawa Tengah Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan menyebutkan bahwa, alat penimbangan yang dipasang secara tetap yang selanjutnya disebut Jembatan Timbang adalah seperangkat alat untuk menimbang yang dipasang secara tetap yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan bermotor beserta muatannya.

Sementara itu, dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 Tahun 2015 tentang Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, jembatan timbang disebut sebagai Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB). Pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa UPPKB adalah unit kerja di bawah Kementerian Perhubungan yang melaksanakan tugas pengawasan muatan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada setiap lokasi tertentu.

1. **Fungsi Jembatan Timbang**

Pasal 4 ayat (2) Peraturan Gubernur Jawa Tengah Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan menjelaskan, jembatan timbang dan alat penimbangan portable berfungsi sebagai alat pengawasan muatan barang dan pendataan asal tujuan, jenis barang yang diangkut, dan berat muatan barang.

Sehubungan dengan fungsi jembatan timbang sebagai alat pengawasan muatan barang tersebut, dalam Pasal 1 angka 8 Peraturan Gubernur Jawa Tengah Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan dijelaskan bahwa, pengawasan muatan angkutan barang adalah pengawasan terhadap pemenuhan ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.

Ketentuan di atas tidak jauh berbeda dengan fungsi UPPKB yang diatur dalam Pasal 3 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 Tahun 2015 yang menyatakan bahwa, UPPKB memiliki fungsi untuk melakukan pengawasan, penindakan dan pencatatan:

* + 1. tata cara pemuatan barang;
    2. dimensi kendaraan angkutan barang;
    3. penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang;
    4. persyaratan teknis dan laik jalan;
    5. dokumen angkutan barang;
    6. kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa;
    7. jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan
    8. jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

1. **Tujuan Pengawasan Muatan Angkutan Barang**

Pasal 2 ayat (2) Pergub Jawa Tengah No. 22 Tahun 2011 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang di Jalan di Provinsi Jawa Tengah menyatakan bahwa pengawasan muatan angkutan barang di jalan mempunyai tujuan untuk:

1. ketertiban, kelancaran, dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan serta pengamanan jalan; dan
2. keselamatan operasional angkutan barang dan pengguna jalan lainnya.

Sementara itu, dalam Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 Tahun 2015 menyatakan bahwa, pengawasan, penindakan dan pencatatan: tata cara pemuatan barang; dimensi kendaraan angkutan barang; penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang; persyaratan teknis dan laik jalan; dokumen angkutan barang; kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa; jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan, dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur jalan.

1. **Pengambilalihan Kewenangan oleh Pemerintah Pusat**
2. **Definisi Pengambilalihan**

Istilah pengambilalihan lebih sering digunakan dalam hukum perusahaan. Dalam Pasal 1 angka 3 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 27 Tahun 1998 tentang Penggabungan, Peleburan, dan Pengambilalihan Perseroan Terbatas dijelaskan bahwa pengambilalihan adalah perbuatan hukum yang dilakukan oleh badan hukum atau orang perseorangan untuk mengambil alih baik seluruh ataupun sebagian besar saham perseroan yang dapat mengakibatkan beralihnya pengendalian terhadap perseroan tersebut.

Pengambillalihan berasal dari kata dasar “ambil alih”, yang kemudian mendapat awalan “me”, menjadi “mengambil alih” yang merupakan kata kerja yang berarti menggantikan (pimpinan, kemudi, dan sebagainya).[[73]](#footnote-74) Mengambil alih adalah sebuah ungkapan yang artinya menggantikan pemimpin pada suatu perusahaan, organisasi, acara, dan lain-lain.[[74]](#footnote-75) Sedangkan pengambilalihan berarti proses, cara, perbuatan mengambil alih.[[75]](#footnote-76)

1. **Kewenangan Pemerintah Pusat**
2. **Definisi**

Pemerintah umumnya dibedakan dalam dua pengertian, yakni pemerintah dalam arti luas dan pemerintah dalam arti sempit. Pemerintah dalam arti luas (*regering*) adalah pelaksanaan tugas seluruh badan-badan, lembaga-lembaga dan petugas-petugas yang diserahi wewenang mencapai tujuan negara, sedangkan pemerintah dalam arti sempit (*bestuur*) mencakup organisasi fungsi-fungsi yang menjalankan tugas pemerintahan.[[76]](#footnote-77) Di samping itu, tidak jauh berbeda dengan pengertian di atas, terdapat pula pengertian lain mengenai pemerintah yakni, pengertian pemerintah dalam arti sempit yang menyatakan pemerintah adalah organ/alat perlengkapan negara yang diserahi tugas pemerintahan atau melaksanakan undang-undang. Dalam pengertian ini pemerintah hanya berfungsi sebagai badan Eksekutif (*Bestuur*). Selain itu, pemerintah dalam arti luas adalah semua badan yang menyelenggarakan semua kekuasaan di dalam negara baik kekuasaan eksekutif maupun kekuasaan legislatif dan yudikatif.[[77]](#footnote-78)

Negara Indonesia adalah Negara Kesatuan yang kekuasaannya terletak pada pemerintah pusat dan dalam hal ini pemerintah pusat mempunyai wewenang untuk menyerahkan sebagian kekuasaannya kepada pemerintah daerah berdasarkan hak otonomi. Istilah pemerintah pusat merujuk pada semua unit pemerintahan yang secara hierarkis tergantung pada kabinet dan pada menteri yang bertanggung jawab dalam bagian yang berbeda dari pemerintahan pusat. Unit-unit ini terletak pada kantor pusat pemerintahan atau dalam bagian-bagian berbeda dari wilayah tersebut dan memiliki tanggung jawab yang berbeda, tergantung pada apakah mereka berjalan pada kawasan regional, kabupaten, kota, atau pada tingkatan di bawahnya.[[78]](#footnote-79) Istilah pemerintah daerah normalnya merujuk pada berbagai unit pemerintahan publik yang tidak tergantung secara hierarkis dengan pemerintahan pusat dalam hal fungsi publik mereka di mana mereka memiliki otoritas untuk melaksanakannya dengan cara otonom.[[79]](#footnote-80)

Selain itu, Pasal 1 angka 1 Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan, Pemerintah Pusat adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

1. **Kewenangan Pemerintah Pusat**

Pemerintah baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah merupakan penyelenggara urusan pemerintahan. Dalam Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dijelaskan bahwa, Urusan Pemerintahan adalah kekuasaan pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden yang pelaksanaannya dilakukan oleh kementerian negara dan penyelenggara Pemerintahan Daerah untuk melindungi, melayani, memberdayakan, dan menyejahterakan masyarakat.

Pemerintah Pusat sebagai pemegang kekuasaan tertinggi memiliki kewenangan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang diatur dalam Undang-undang No. 3 Tahun 2014 sebagai berikut:

* Pasal 6

Pemerintah Pusat menetapkan kebijakan sebagai dasar dalam menyelenggarakan Urusan Pemerintahan.

* Pasal 7
  1. Pemerintah Pusat melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap penyelenggaraan Urusan Pemerintahan oleh Daerah.
  2. Presiden memegang tanggung jawab akhir atas penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat dan Daerah.

Pada dasarnya urusan pemerintah dibagi menjadi 3 yakni, urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum. Pasal 9 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menjelaskan bahwa, urusan pemerintahan absolut adalah urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan pemerintah pusat, urusan pemerintahan konkuren adalah urusan pemerintahan yang dibagi antara pemerintah pusat dan daerah provinsi dan daerah kabupaten/kota sedangkan urusan pemerintahan umum adalah urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.

Pasal 10 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan urusan pemerintahan absolut meliputi: a. politik luar negeri; b. pertahanan; c. keamanan; d. yustisi; e. moneter dan fiskal nasional; dan f. agama. Selain itu, untuk urusan pemerintahan konkuren, dijelaskan dalam Pasal 13 ayat (1) UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah bahwa pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi serta Daerah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (3) didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional. Selanjutnya dalam Pasal 13 ayat (2) UU tersebut juga dijelaskan mengenai kriteria urusan pemerintah yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat yaitu: a. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah provinsi atau lintas negara; b. Urusan Pemerintahan yang penggunanya lintas Daerah provinsi atau lintas negara; c. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah provinsi atau lintas negara; d. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Pemerintah Pusat; dan/atau e. Urusan Pemerintahan yang peranannya strategis bagi kepentingan nasional.

Di samping itu, Pasal 16 UU No. 23 Tahun 2014 juga menjelaskan mengenai wewenang Pemerintah Pusat dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan konkuren yang dalam hal ini dilaksanakan oleh kementerian dan lembaga pemerintah nonkementerian, wewenang Pemerintah Pusat tersebut adalah sebagai berikut:

1. menetapkan norma, standar, prosedur, dan kriteria dalam rangka penyelenggaraan urusan pemerintahan; dan
2. melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah.

**BAB III**

**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

1. **Pengaruh Pengambilalihan Pengelolaan Jembatan Timbang oleh Pemerintah Pusat terhadap Daerah**

Pengelolaan jembatan timbang pada awalnya dikelola oleh Pemerintah Provinsi sebagai otonomi daerah, namun saat ini telah diambil alih oleh Pemerintah Pusat melalui lampiran Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan amanat Undang-undang tersebut, maka secara nasional pengelolaan semua jembatan timbang di Indonesia akan beralih kepada Pemerintah Pusat. Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang dari pemerintah provinsi kepada pemerintah pusat tersebut tentu menimbulkan pengaruh terhadap daerah.

Dalam penelitian ini, penulis telah melaksanakan penelitian melalui wawancara terhadap pemerintah pusat yakni pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan terhadap pemerintah provinsi. Mengenai penelitian terhadap pemerintah provinsi, penulis melakukan wawancara terhadap Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah.

Penulis memilih melakukan wawancara terhadap Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah berdasarkan teknik *purposive/judgmental sampling*. *Sampling purposive* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu.[[80]](#footnote-81) Pertimbangan tersebut yaitu karena seperti dikemukakan dalam latar belakang, jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah memiliki masalah pelayanan publik yang buruk. Selain itu, jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah tersebut kini telah resmi diambil alih oleh Pemerintah Pusat.

Secara garis besar, pengaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang terhadap daerah adalah sebagai berikut:

1. **Daerah kehilangan kewenangannya**

Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat ini membuat daerah kehilangan kewenangannya untuk mengelola jembatan timbang. Kewenangan tersebut sepenuhnya beralih kepada Pemerintah Pusat yakni Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang akan dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Hal ini berarti segala kebijakan, pengoperasian dan pengawasan terhadap jembatan timbang bukan lagi menjadi kewenangan dari Gubernur dan Dinas Perhubungan Provinsi, tetapi menjadi kewenangan Pemerintah Pusat.[[81]](#footnote-82)

Sejalan dengan itu, Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI juga menyatakan, dengan pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat, maka daerah tidak mempunyai kewenangan lagi. Wewenang tersebut seluruhnya menjadi milik pemerintah pusat.[[82]](#footnote-83)

Perubahan kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah menjadi kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah pusat tersebut adalah sebagai berikut:

1. **Wewenang mengelola jembatan timbang yang diperoleh pemerintah daerah dengan cara delegasi berubah menjadi wewenang yang diperoleh pemerintah pusat dengan cara atribusi**

Berdasarkan teori kewenangan cara untuk memperoleh wewenang pemerintahan ada 3, yakni atribusi, delegasi dan mandat. Menurut hemat penulis, wewenang yang diperoleh oleh Pemerintah Daerah sebagai daerah otonom untuk mengelola jembatan timbang sebelum dikeluarkannya Undang-undang No. 23 Tahun 2014 adalah wewenang delegasi. Hal ini karena, pemerintah daerah menerima pelimpahan wewenang dari pemerintah pusat yang memegang kekuasaan tertinggi sesuai dengan UUD NRI 1945 yang menyatakan Indonesia adalah negara kesatuan, di mana dalam negara kesatuan hanya ada satu pemerintahan, yaitu pemerintah pusat.

Menurut Miriam Budiardjo, kekuasaan terletak pada pemerintah pusat dalam hal ini berarti pemerintah pusat mempunyai wewenang untuk menyerahkan sebagian kekuasaannya kepada daerah berdasarkan hak otonomi, tetapi pada tahap terakhir kekuasaan tertinggi tetap di tangan pemerintah pusat.[[83]](#footnote-84) Oleh karena itu, pemerintah pusat mempunyai wewenang untuk menyerahkan kekuasaan kepada daerah berdasarkan hak otonomi untuk mengelola jembatan timbang.

Meskipun pemerintah pusat mempunyai kekuasaan tertinggi, namun saat wewenang untuk mengelola jembatan timbang diberikan kepada daerah, maka daerah sebagai penerima delegasi (*delegataris*) yang akan bertanggungjawab dalam pengelolaan jembatan timbang. Pemerintah pusat tidak memegang tanggungjawab lagi terhadap pengelolaan jembatan timbang.

Ketentuan-ketentuan tersebut sesuai dengan pengertian wewenang delegasi yang menyatakan bahwa, wewenang delegasi (*delegatie bevoegdheid*) adalah wewenang yang diperoleh atas dasar pelimpahan wewenang dari badan/organ pemerintahan yang lain. Sifat wewenang delegasi adalah pelimpahan yang bersumber dari wewenang atribusi. Akibat hukum ketika wewenang dijalankan adalah menjadi tanggung jawab penerima delegasi (*delegataris*), dan wewenang tersebut tidak dapat digunakan lagi oleh pemberi wewenang, kecuali pemberi wewenang (*delegans*) menilai terjadi penyimpangan atau pertentangan dalam menjalankan wewenang tersebut, sehingga wewenang dicabut kembali oleh pemberi delegasi (*delegans*) dengan berpegang pada asas *contrarius actus*.[[84]](#footnote-85)

Pendelegasian wewenang tersebut bersifat hak dalam menciptakan peraturan-peraturan dan keputusan penyelenggaraan lainnya dalam batas-batas urusan yang telah diserahkan kepada badan-badan otonom itu. Jadi pendelegasian wewenang ini berlangsung antara lembaga-lembaga di pusat dengan lembaga-lembaga otonom di daerah.[[85]](#footnote-86)

Kewenangan untuk mengelola jembatan timbang saat ini memang telah diambilalih oleh pemerintah pusat. Menurut analisa penulis, kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah pusat untuk mengelola jembatan timbang tersebut adalah merupakan wewenang atribusi. Sesuai dengan teori kewenangan, wewenang atribusi (*atributie bevoegdheid*) adalah wewenang pemerintah yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan, artinya wewenang pemerintah dimaksud telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Wewenang ini kemudian yang disebut sebagai asas legalitas (*legalitiet beginsel*).[[86]](#footnote-87)

Wewenang tersebut diperoleh pemerintah pusat berdasarkan perintah undang-undang, yakni yang termuat dalam lampiran Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan Pasal 15 ayat (1) undang-undang dimaksud, lampiran tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

1. **Penyelenggaraan pengelolaan jembatan timbang secara desentralisasi berubah menjadi sentralisasi**

Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah berpendapat meskipun daerah kehilangan kewenangannya, daerah tidak mengalami kerugian. Hal ini karena, dengan hilangnya kewenangan untuk mengelola jembatan timbang maka beban kerja daerah menjadi berkurang. Daerah tidak perlu lagi mengurus jembatan timbang, sehingga daerah dapat lebih fokus untuk mengurus masalah lain, seperti terminal tipe B dan lain sebagainya.[[87]](#footnote-88)

Kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah dalam mengelola jembatan timbang tersebut merupakan bentuk penyelenggaraan urusan pemerintah yang dilaksanakan dengan cara desentralisasi. Mengutip dari RDH Koesoemahatmaja, desentralisasi yaitu pelimpahan kekuasaan pemerintahan dari pusat ke daerah-daerah yang mengurus rumah tangganya sendiri (daerah-daerah otonom).[[88]](#footnote-89)

Pasal 1 angka 8 Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan, desentralisasi adalah penyerahan Urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Pusat kepada daerah otonom berdasarkan Asas Otonomi. Terkait hal itu, Pasal 1 angka 6 Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan, otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dengan demikian, desentralisasi pengelolaan jembatan timbang pada pemerintah provinsi membuat pengelolaan jembatan timbang menjadi urusan pemerintahan yang diatur dan diurus sendiri oleh daerah. Oleh karena itu, pengelolaan jembatan timbang menjadi beban kerja daerah.

Berbeda dengan pengelolaan jembatan timbang di tangan provinsi yang merupakan bentuk desentralisasi, pengambilaliahan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat merupakan suatu bentuk penyelenggaraan urusan pemerintahan yang dilaksanakan dengan cara sentralisasi. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pengeloalaan jembatan timbang sepenuhnya adalah wewenang pemerintah pusat dan tidak ada dekonsentrasi.[[89]](#footnote-90)

Berdasarkan wawancara yang dilakukan penulis terhadap Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, diketahui bahwa Pemerintah Pusat akan membentuk Balai Pengelola Transportasi Darat di daerah.[[90]](#footnote-91) Sementara itu, dari wawancara terhadap Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat), diketahui bahwa untuk mengawasi jembatan timbang, pihak Kemenhub RI tepatnya adalah Ditjen Hubdat akan mempunyai 25 Balai di setiap wilayahnya. UPPKB (jembatan timbang) di masing-masing provinsi nantinya akan berada dibawah Balai tersebut. Balai tersebut adalah perpanjangan tangan dari pemerintah pusat di setiap wilayahnya.

Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat ini jika dilihat sekilas merupakan bentuk dari dekonsentrasi. Penulis kemudian melakukan penelitian terhadap bahan hukum seperti UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

Ketentuan mengenai Balai Pengelola Transportasi Darat diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Pasal 1 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat menjelaskan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Amrah Muslimin berpendapat bahwa dekonsentrasi adalah pelimpahan sebagian wewenang dari kewenangan pemerintah pusat pada alat-alat pemerintah pusat yang ada di daerah. Sedangkan Djoko Prakoso mengungkapkan bahwa dekonsentrasi adalah pelimpahan urusan pemerintahan kepada pejabat di daerah, tetapi tetap menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, baik perencanaan, pelaksanaan maupun dalam pembiayaan.[[91]](#footnote-92)

Selain itu, Pasal 1 angka 9 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah mendefinisikan dekonsentrasi sebagai pelimpahan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat, kepada instansi vertikal di wilayah tertentu, dan/atau kepada gubernur dan bupati/wali kota sebagai penanggung jawab urusan pemerintahan umum. Terkait definisi dekonsentrasi tersebut maka jika penyelenggaraan urusan pemerintahan pengelolaan jembatan timbang merupakan dekonsentrasi, BPTD haruslah merupakan instansi vertikal diwilayah tertentu.

Menurut Pasal 9 ayat (1) Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, urusan pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, konkuren, dan urusan pemerintahan umum. Terkait hal itu, berdasarkan Pasal 9 ayat (3), Pasal 11 ayat (1), Pasal 12 ayat (2) huruf i dan lampiran Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pengelolaan jembatan timbang yang termasuk dalam sub urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan urusan pemerintahan bidang perhubungan termasuk dalam urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan pemerintah pusat.

Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat merupakan urusan pemerintahan konkuren yang ditetapkan dalam UU No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Oleh karenanya, ketentuan mengenai Instansi vertikal yang dibentuk haruslah sesuai dengan ketentuan instansi vertikal yang menyelenggarakan urusan pemerintahan konkuren seperti yang diatur dalam UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagai berikut:

* Pasal 1 angka 10

Instansi Vertikal adalah perangkat kementerian dan/atau lembaga pemerintah nonkementerian yang mengurus Urusan Pemerintahan yang tidak diserahkan kepada daerah otonom dalam wilayah tertentu dalam rangka Dekonsentrasi.

* Pasal 19 ayat (2)

Instansi Vertikal dibentuk setelah mendapat persetujuan dari gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat.

* Pasal 91 ayat (4) huruf f

Kepala Instansi Vertikal tersebut dilantik oleh gubernur.

BPTD memang perangkat kementerian yang mengurus Urusan Pemerintahan yang tidak diserahkan kepada daerah, namun berdasarkan pasal-pasal di atas, dapat diketahui bahwa BPTD tidak sesuai dengan ketentuan instansi vertikal dalam UU Pemerintahan Daerah jika BPTD ingin disebut sebagai instansi vertikal. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat tidak ditemukan aturan mengenai pembentukan BPTD harus mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari gubernur. Pembentukan BPTD ditetapkan langsung oleh Menteri Perhubungan.

Selain itu, Pasal 27 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat juga menyebutkan bahwa, Kepala BPTD, Kepala Subbagian dan Kepala Seksi diangkat dan diberhentikan oleh Menteri. Dari pasal tersebut, maka Kepala BPTD tidak dilantik oleh gubernur karena Menteri yang mempunyai wewenang untuk itu. Dengan demikian, BPTD bukanlah termasuk instansi vertikal sehingga jelas penyelenggaraan urusan pemerintahan berupa pengelolaan jembatan timbang bukanlah dekonsentrasi, melainkan sentralisasi.

Sebagai urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan pemerintah pusat, pemerintah pusat memang dapat menyelenggarakan sendiri urusan pengelolaan jembatan timbang. Hal ini sesuai dengan Pasal 19 ayat (1) Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang menyebutkan, urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan pemerintah pusat diselenggarakan: a. sendiri oleh pemerintah pusat; b. dengan cara melimpahkan kepada gubernur sebagai wakil pemerintah pusat atau kepada instansi vertikal yang ada di daerah berdasarkan asas dekonsentrasi; atau c. dengan cara menugasi daerah berdasarkan asas Tugas Pembantuan. Penyelenggaraan sendiri oleh pemerintah pusat inilah yang disebut sebagai sentralisasi.

Sehubungan dengan hal itu, berdasarkan Pasal 1 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 Negara Indonesia ialah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik. Negara kesatuan adalah negara yang tidak tersusun dari pada beberapa negara, seperti halnya dalam negara federasi, melainkan negara itu sifatnya tunggal, artinya hanya ada satu negara, tidak ada negara di dalam negara. Dengan demikian, di dalam negara kesatuan hanya ada satu pemerintahan, yaitu pemerintahan pusat yang mempunyai kekuasaan atau wewenang tertinggi dalam segala lapangan pemerintahan. Pemerintahan pusat inilah yang pada tingkat terakhir dan tertinggi dapat memutuskan segala sesuatu dalam negara tersebut.[[92]](#footnote-93)

Kekuasaan terletak pada pemerintah pusat dalam hal ini berarti pemerintah pusat mempunyai wewenang untuk menyerahkan sebagian kekuasaannya kepada daerah berdasarkan hak otonomi (negara kesatuan dengan sistem desentralisasi), tetapi pada tahap terakhir kekuasaan tertinggi tetap di tangan pemerintah pusat.[[93]](#footnote-94)

Berdasarkan konsepsi demikian maka pada dasarnya kewenangan pemerintahan baik politik maupun administrasi dimiliki secara tunggal oleh Pemerintah Pusat. Pemerintah Daerah hakikatnya tidak mempunyai kewenangan pemerintahan. Pemerintah Daerah baru mempunyai kewenangan setelah memperoleh penyerahan dari Pemerintah Pusat.[[94]](#footnote-95)

Dengan dianutnya asas desentralisasi tidak berarti asas sentralisasi ditinggalkan karena dalam kenyataan penyelenggaraan pemerintahan di suatu negara, asas sentralisasi meskipun dalam kapasitas tertentu secara implisit tetap ada. Asas sentralisasi dan desentralisasi tidak bersifat dikotomis, melainkan kontinum, tidaklah mungkin diselengarakan desentralisasi tanpa sentralisasi, sebab desentralisasi tanpa sentralisasi akan menghadirkan disintegrasi.[[95]](#footnote-96)

Selain itu, terkait dengan pegaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat seperti disebutkan di atas, bahwa menurut Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah adanya pengambilalihan pengelolaan ini tidak membuat daerah dirugikan karena berkurangnya beban kerja daerah akibat desentralisasi, maka dapat dikatakan bahwa pengambilalihan ini membawa pengaruh positif bagi daerah. Akan tetapi, bagi pemerintah pusat tentu sebaliknya. Desentralisasi akan mengurangi bertumpuknya pekerjaan di pusat pemerintahan karena dilimpahkan ke pemerintah daerah, namun dengan sentralisasi maka beban pekerjaan akan kembali menumpuk di pusat pemerintahan. Hal ini tentu perlu dipertimbangkan, sehingga beban pekerjaan yang kembali ke pemerintah pusat tidak akan merugikan ke depannya.

1. **Daerah kehilangan asetnya**

Adanya pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat, mengakibatkan daerah kehilangan asetnya. Semua aset daerah yang berhubungan dengan jembatan timbang, seperti tanah, gedung, alat penimbangan, komputer, dan lain sebagainya, beralih kepada pemerintah pusat sehingga menjadi aset negara.[[96]](#footnote-97)

Aset atau kekayaan negara bermacam-macam bentuknya, dapat berupa aset berwujud (*tangible aset*) maupun aset tak berwujud (*intangible aset*). Aset berwujud yang dapat dimanfaatkan antara lain; gedung perkantoran, pesawat terbang, helikopter, kapal laut, alat-alat berat di bidang konstruksi, bandar udara (dan/atau fasilitasnya), sampai kekayaan berupa ambulans, komputer, dan mesin fotokopi. Sedangkan aset tak berwujud dapat berupa hak atas tanah, hak penguasaan hutan, peruntukan yang sudah ditentukan untuk dikuasai negara, dan lain-lain.[[97]](#footnote-98)

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pengambilalihan aset menjadi salah satu kendala dalam proses pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang di sebagian daerah. Ini dikarenakan penyerahan aset memiliki proses yang sangat rumit. Beberapa pemerintah daerah juga masih enggan menyerahkan aset daerah tersebut. Permasalahan terkait sertifikasi tanah juga merupakan hal yang menjadi penyebab belum diambil alihnya sebagian jembatan timbang di beberapa daerah.[[98]](#footnote-99)

Noorsyamsa menjelaskan bahwa aset milik daerah pada dasarnya memiliki dua fungsi yakni fungsi pelayanan dan fungsi *budgeter*. Fungsi pelayanan diartikan sebagai aset digunakan untuk memenuhi kebutuhan organisasi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya, sedangkan fungsi *budgeter* diartikan bahwa aset dapat menjadi sumber tambahan PAD melalui bentuk sewa, kerjasama pemanfaatan, bangun guna serah, dan bangun serah guna.[[99]](#footnote-100)

Berdasarkan hal ini, maka semua aset daerah termasuk aset yang terkait dengan jembatan timbang mempunyai fungsi *budgeter*, sehingga wajar jika sebagian daerah ada yang enggan menyerahkannya. Akan tetapi, perlu diingat bahwa aset tersebut tidak hanya memiliki fungsi *budgeter* yang menjadi sumber tambahan PAD saja, tetapi juga memiliki fungsi pelayanan untuk memenuhi kebutuhan organisasi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya, sehingga pemerintah daerah harus menyerahkan aset yang berhubungan dengan jembatan timbang kepada pemerintah pusat sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

Keengganan pemerintah daerah untuk menyerahkan aset tersebut menunjukkan adanya kelemahan dari desentralisasi yang menimbulkan egoisme kedaerahan. Mengutip dari Tulia G. Falleti, desentralisasi dapat menimbulkan persoalan anggaran, meningkatkan instabilitas makro ekonomi dan disparitas regional, memunculkan egoisme kedaerahan dan klientilisme, atau membengkakkan struktur birokrasi.[[100]](#footnote-101) Sejalan dengan itu, Josep Riwu Kaho menyatakan salah satu kelemahan desentralisasi khususnya mengenai desentralisasi teritorial adalah dapat mendorong timbulnya apa yang disebut daerahisme atau provinsialisme.[[101]](#footnote-102)

1. **Daerah kehilangan pendapatannya**

Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat membuat daerah kehilangan pendapatannya. Pendapatan tersebut adalah pendapatan asli daerah melalui retribusi daerah yang diperoleh dari sanksi denda kelebihan muatan.[[102]](#footnote-103)

Idealnya dalam melaksanakan otonomi daerah, Daerah harus bertumpu pada sumber-sumber dari daerahnya sendiri yaitu Pendapatan Asli Daerah, khususnya bersumber pada pajak daerah dan retribusi daerah. Dibawah desentralisasi, tanggungjawab pemerintah Kabupaten/ Kota telah semakin diperluas dengan memberi mereka bagian yang besar dari fungsi-fungsi pengeluaran umum yang sebelumnya dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan departemen-departemennya yang didekonstrasikan. Meskipun ada transfer dana-dana ini, pemerintah daerah tetap dibawah tekanan untuk menghasilkan pendapatan mereka sendiri dari berbagai sumber pajak dan bukan pajak.[[103]](#footnote-104)

Pasal 1 angka 35 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Penerintahan Daerah menyebutkan, pendapatan daerah adalah semua hak daerah yang diakui sebagai penambah nilai kekayaan bersih dalam periode tahun anggaran yang bersangkutan. Sehubungan dengan itu, Pasal 285 UU No. 23 Tahun 2014 menjelaskan bahwa retribusi daerah merupakan salah satu sumber pendapatan daerah.

Pemerintah Provinsi Jawa Tengah menyatakan bahwa, pendapatan daerah melalui retribusi dari sanksi denda kelebihan muatan memang menjadi salah satu sumber pendapatan daerah yang akan hilang ketika pengelolaan jembatan timbang diambil alih oleh pusat. Akan tetapi, meskipun daerah kehilangan pendapatannya, daerah merasa tidak keberatan, sebab pendapatan yang diperoleh dari jembatan timbang tidak sebanding dengan kerusakan jalan yang ditimbulkan akibat dilalui oleh kendaraan angkutan barang yang memiliki kelebihan muatan.[[104]](#footnote-105)

Menanggapi hal ini, penulis berpendapat bahwa, kerusakan jalan yang ditimbulkan akibat kelebihan muatan yang lebih besar daripada pendapatan daerah yang diperoleh melalui retribusi denda kelebihan muatan perlu dikaji. Retribusi daerah yang diperoleh dari jembatan timbang tersebut harus diingat tidak hanya berfungsi sebagai pendapatan daerah tetapi juga sebagai sanksi. Dalam Pasal 1 angka 20 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Pengendalian Muatan Angkutan Barang Di Jalan, sanksi denda adalah sanksi yang diberikan kepada pengemudi yang mengangkut barang dengan kelebihan muatan 5% (lima perseratus) sampai dengan 25 % (dua puluh lima perseratus) dari JBI berupa denda dengan besaran sesuai dengan kategori yang ditetapkan.

Menurut *Black’s Law Dictionary*, *sanction* (sanksi) adalah “*a penalty or coercive measure that results from failure to comply with a law, rule, or order (a sanction for discovery abuse)”* atau sebuah hukuman atau tindakan memaksa yang dihasilkan dari kegagalan untuk mematuhi undang-undang.[[105]](#footnote-106) Sanksi merupakan tanggungan (tindakan atau hukuman) untuk memaksa orang menepati perjanjian atau menaati ketentuan undang-undang (anggaran dasar, perkumpulan, dan sebagainya); tindakan (mengenai perekonomian) sebagai hukuman kepada suatu negara.[[106]](#footnote-107) Berdasarkan pengertian sanksi ini, maka sanksi denda pada jembatan timbang merupakan hukuman untuk memaksa orang menaati ketentuan undang-undang, yakni ketentuan untuk membawa muatan sesuai dengan batas tonase kendaraan angkutan barang.

Sanksi denda termasuk dalam jenis sanksi administratif, yaitu sanksi *punitif,* artinya sanksi yang ditujukan untuk memberikan hukuman pada seseorang. [[107]](#footnote-108) Sanksi administrasi ditujukan kepada *perbuatan pelanggarannya*. Sanksi administrasi dimaksudkan agar perbuatan pelanggaran itu dihentikan. Sifat sanksi adalah *reparatoir* artinya memulihkan pada keadaan semula.[[108]](#footnote-109) Oleh karenanya, sanksi denda pada jembatan timbang, haruslah dimaksudkan untuk menghentikan perbuatan pelanggaran tonase kendaraan angkutan barang dan memulihkannya pada keadaan semula sehingga tidak ada lagi perbuatan pelanggaran kelebihan muatan.

1. **Berkurangnya beban belanja daerah**

Setelah adanya Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang mengamanatkan pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat, beban belanja daerah menjadi berkurang. Daerah tidak perlu mengeluarkan biaya bagi pengoperasian jembatan timbang. Pengambialihan pengelolaan jembatan timbang ini juga membuat beralih pula status kepegawaian para pegawai di jembatan timbang yang semula pegawai provinsi menjadi pegawai pusat. Perubahan ini mengakibatkan para pegawai yang semula digaji menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Provinsi berubah menjadi pegawai yang akan digaji oleh pemerintah pusat menggunakan Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN). Hal ini membuat beban daerah untuk gaji pegawai menjadi berkurang.[[109]](#footnote-110)

Pasal 1 angka 36 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan, belanja daerah adalah semua kewajiban daerah yang diakui sebagai pengurang nilai kekayaan bersih dalam periode tahun anggaran yang bersangkutan. Sedangkan Pasal 282 ayat (1) UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan, penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah didanai dari dan atas beban APBD. Berdasarkan pasal-pasal tersebut, biaya pengoperasian jembatan timbang dan gaji pegawai yang dikeluarkan oleh pemerintah provinsi merupakan bagian dari belanja daerah yang menjadi kewajiban daerah sebagai dampak desentralisasi.

Penyerahan kewenangan (desentralisasi) memang membawa implikasi langsung bagi daerah. Implikasi langsung dari penyerahan kewenangan (desentralisasi) tersebut diperlukan biaya yang wajib ditanggung oleh Pemerintah Daerah, antara lain biaya pembangunan, pengelolaan, dan perawatan saran dan prasaran yang merupakan keharusan Pemerintah Daerah untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat. Kebutuhan pengeluaran menjadi tanggung jawab daerah tersebut dibiayai sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Perimbangan, Pinjaman Daerah dan Iain-Iain penerimaan yang sah.[[110]](#footnote-111)

Berbeda dengan hal itu, pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat membuat secara otomatis pengeluaran atau belanja daerah atas pengelolaan jembatan timbang juga ikut beralih kepada pemerintah pusat menjadi belanja negara. Hal ini merupakan dampak dari diselenggarakannya sentralisasi yang dibebankan pada APBN.

Mengutip dari Tulia G. Falleti, desentralisasi dapat menimbulkan persoalan anggaran.[[111]](#footnote-112) Menurut Josef Riwu Kaho, salah satu kelemahan desentralisasi adalah, diperlukan biaya yang lebih banyak dan sulit memperoleh keseragaman/uniformitas dan kesederhanaan.[[112]](#footnote-113) Dengan demikian, berdasarkan pembahasan di atas, maka dapat dikatakan bahwa pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat ini cukup menguntungkan daerah karena mengurangi beban belanja daerah yang selama ini menjadi tanggungjawab daerah karena desentralisasi.

1. **Berkurangnya struktur organisasi di daerah**

Setelah diambilalih pemerintah pusat, struktur organisasi di Dinas Perubungan Provinsi, seperti di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah menjadi lebih ringkas. Hal ini dikarenakan Seksi yang mengurusi jembatan timbang di Bagian Dalops (Pengendalian dan Operasional) menjadi tidak ada.[[113]](#footnote-114) Tidak adanya lagi struktur organisasi tersebut dikarenakan tidak ada lagi urusan pemerintahan terkait jembatan timbang yang perlu diurusi karena sudah bukan lagi urusan pemerintah daerah.

Hilangnya struktur organisasi di daerah yang mengurusi jembatan timbang tersebut didasarkan pada Pasal 404 Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang menyatakan bahwa, serah terima personel, pendanaan, sarana dan prasarana, serta dokumen sebagai akibat pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah Pusat, Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota yang diatur berdasarkan Undang-Undang ini dilakukan paling lama 2 (dua) tahun terhitung sejak Undang-Undang ini diundangkan.

Berdasarkan pasal di atas, maka akibat pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat sebagai bentuk pembagian urusan pemerintahan antara pusat dan daerah adalah terjadinya serah terima personel, pendanaan, sarana dan prasarana serta dokumen yang berhubungan dengan urusan pemerintahan yang dimaksud. Serah terima personel membuat pegawai daerah yang mengurusi jembatan timbang berubah menjadi pegawai pusat. Beralihnya personel itu akhirnya ikut menghilangkan struktur organisasi di daerah.

Sehubungan dengan itu, untuk mengurusi jembatan timbang yang semula diurusi oleh Dalops, pemerintah pusat pun membentuk struktur organisasi baru di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI. Pembentukan struktur organisasi baru tersebut di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD). BPTD tersebutlah yang nantinya akan menggantikan fungsi Dalops dalam mengurus jembatan timbang.

Menurut Josef Riwu Kaho, besarnya organ pemerintahan membuat struktur pemerintahan bertambah kompleks sehingga mempersulit koordinasi merupakan salah satu kelemahan desentralisasi.[[114]](#footnote-115) Berdasarkan hal ini, maka pengambialihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat membawa pengaruh positif bagi daerah karena telah mengurangi kompleksitas struktur organisasi di daerah.

1. **Pengaruh Pengambilalihan Pengelolaan Jembatan Timbang oleh Pemerintah Pusat dalam Mengatasi Masalah Buruknya Pelayanan Publik di Jembatan Timbang**

Mengenai pengaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang dalam mengatasi pelayanan publik yang buruk di jembatan timbang, penulis telah melakukan penelitian pada jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah. Penulis memilih melakukan penelitian pada jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah berdasarkan teknik *purposive/judgmental* *sampling*. Dengan pertimbangan bahwa karena jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah memiliki masalah pelayanan publik yang buruk dan saat ini telah resmi diambil alih oleh Pemerintah Pusat.

Menurut Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah telah resmi diambilalih oleh Pemerintah Pusat setelah dilakukannya serah terima pada bulan Oktober 2016. Serah terima tersebut telah membuat Pemerintah Daerah Provinsi tidak lagi memiliki wewenang dan tanggungjawab atas pengelolaan jembatan timbang di Jawa Tengah. Saat penulis melaksanakan penelitian, seksi jembatan timbang dari bagian Dalops juga telah tidak ada dalam struktur organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah.[[115]](#footnote-116)

Berkaitan dengan pengaruh yang ditimbulkan dari pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat terhadap pelayanan publik pada jembatan timbang di Jawa Tengah, Pemerintah Provinsi melalui Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah mengatakan tidak mengetahui apakah setelah dikelola pemerintah pusat, pelayanan di jembatan timbang menunjukkan perbaikan, hal ini karena setelah serah terima kepada Pemerintah Pusat, daerah sudah tidak mengurusi masalah tersebut lagi. Akan tetapi, sebatas yang diketahui oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, setelah diambil alih pusat, seluruh jembatan timbang ditutup sementara.[[116]](#footnote-117)

Sehubungan dengan hal itu, penulis kemudian melakukan penelitian melalui observasi langsung ke jembatan timbang yang ada di Provinsi Jawa Tengah. Dari hasil observasi tersebut, penulis melihat bahwa memang setelah diambil alih pemerintah pusat, jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah ditutup dan sama sekali tidak ada pelayanan.

Berikut gambar yang menunjukkan jembatan timbang masih ditutup:

**Gambar 1**

**Jembatan timbang masih ditutup dan sama sekali tidak ada pelayanan publik[[117]](#footnote-118)**



Berdasarkan gambar tersebut, terlihat bahwa jembatan timbang masih ditutup. Adanya portal dengan tanda stop yang menutup akses ke jembatan timbang menunjukkan hal tersebut. Selain itu, nampak tidak ada petugas, tidak ada kendaraan angkutan barang, dan bahkan tidak ada aktifitas apapun menunjukkan bahwa jembatan timbang sedang tidak difungsikan. Lokasi jembatan timbang yang tutup tersebut justru dimanfaatkan warga sekitar untuk menjemur padi.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI membenarkan penutupan sementara terhadap jembatan timbang yang telah diambil alih pusat. Alasannya karena pemerintah akan menyelesaikan proses pengalihan agar tuntas terlebih dahulu sebelum jembatan timbang nanti dioperasionalkan. Menurutnya, sebagian besar jembatan timbang sudah diambil alih, namun masih ada yang belum, sehingga semua proses yang berhubungan dengan pengambilalihan jembatan timbang perlu diselesaikan terlebih dahulu.[[118]](#footnote-119)

Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang ini semestinya telah selesai pada Oktober 2016 sesuai dengan amanat Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Namun pada prakteknya, masih jauh panggang dari api. Hal ini menunjukkan ada ketidaksesuaian antara *das sollen* dan *das sein.*

Selain wawancara dan observasi yang telah penulis lakukan tersebut. Penulis juga telah melakukan penelitian melalui kuisioner yang diberikan kepada 20 responden yang semuanya adalah supir kendaran angkutan barang yang seharusnya mendapatkan pelayanan di jembatan timbang. Dari 20 responden tersebut, sebanyak 55% responden membawa muatan angkutan barang dalam Provinsi Jawa Tengah dan 45% lainnya adalah supir kendaraan angkutan barang antar provinsi di pulau jawa. Sebanyak 35% dari responden tersebut membawa kendaraan angkutan barang hampir setiap hari dan sisanya 65% responden membawa kendaraan angkutan barang setiap hari, sehingga para responden adalah pihak yang dapat dikatakan mengetahui benar tentang pelayanan publik di jembatan timbang.[[119]](#footnote-120)

Dalam penelitian menggunakan kuisioner tersebut, penulis membagi 2 kelompok pertanyaan yakni pertanyaan pada saat jembatan timbang belum ditutup dan ketika jembatan timbang telah ditutup sebagai akibat dari masa transisi pengelolaan jembatan timbang yang diambil alih oleh Pemerintah Pusat. Seperti disebutkan sebelumnya, bahwa pengambilaliahan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat menyebabkan jembatan timbang ditutup sementara. Terkait dengan hal ini, melalui kuisioner penulis menanyakan mengenai hal ini kepada para supir kendaraan angkutan barang.

Dari kuisioner itu, para supir kendaraan angkutan barang membenarkan akibat pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat, jembatan timbang memang ditutup sementara. Hal ini sejalan dengan hasil wawancara dan observasi yang telah penulis lakukan sebelumnya.

Penutupan ini tentu menyebabkan tidak adanya pelayanan publik sama sekali di jembatan timbang. Pelayanan publik di jembatan timbang adalah untuk melakukan pengawasan, penindakan dan pencatatan tata cara pemuatan barang; dimensi kendaraan angkutan barang; penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang; persyaratan teknis dan laik jalan; dokumen angkutan barang; kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa; jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; serta jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan, seperti yang diatur dalam Pasal 3 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan menyatakan bahwa, pengawasan, penindakan dan pencatatan tersebut dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur jalan. Tidak adanya pelayanan publik di jembatan timbang berarti tidak ada pula pengawasan, penindakan dan pencatatan seperti yang disebutkan di atas, sehingga akan membahayakan keselamatan pengguna jalan dan merusak kondisi infrastruktur jalan.

Secara operasional, pelayanan publik yang diberikan kepada masyarakat dapat dibedakan dalam dua kelompok besar yaitu; pertama, pelayanan publik yang diberikan tanpa memperhatikan orang perseorangan, tetapi keperluan masyarakat secara umum yang meliputi penyediaan sarana dan prasarana transportasi, penyediaan pusat-pusat kesehatan, pembangunan lembaga-lembaga pendidikan, pemeliharaan keamanan, dan lain sebagainya; kedua, pelayanan yang diberikan secara orang perseorangan yang meliputi kartu penduduk dan surat-surat lainnya.[[120]](#footnote-121)

Berdasarkan hal tersebut, maka pelayanan publik di jembatan timbang sebenarnya bukan hanya merupakan pelayanan yang diberikan secara orang perseorangan untuk supir kendaraan angkutan barang saja, tetapi juga merupakan pelayanan publik yang diberikan tanpa memperhatikan orang perseorangan. Pelayanan publik di jembatan timbang berhubungan dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi serta pemeliharaan keamanan yang tentu merupakan pelayanan publik yang diberikan tanpa memperhatikan orang perseorangan tetapi menyangkut kepentingan umum.

Penutupan jembatan timbang akibat pengambilalihan pengelolaan oleh pemerintah pusat ini justru disambut baik oleh para penerima pelayanan publik langsung yakni para supir kendaraan angkutan barang. Dari penelitian melalui kuisioner, diketahui bahwa 100% responden menyambut baik adanya penutupan jembatan timbang karena mereka merasa diuntungkan. Penyebab semua responden merasa diuntungkan dengan kebijakan penutupan tersebut adalah karena dengan ditutupnya jembatan timbang akan menghemat waktu tempuh dan membuat mereka tidak kena sanksi denda.[[121]](#footnote-122)

Penutupan jembatan timbang membuat para responden menjadi lebih bebas membawa beban angkutan sebab tidak ada yang akan menindak meski angkutan barang kelebihan muatan.[[122]](#footnote-123) Kelebihan muatan inilah yang dapat menjadi penyebab kerusakan infrastrukut jalan dan mengancam keselamatan pengguna jalan. Harris H. Batubara, Direktur Bina Program Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI yang menyatakan, lebih dari 80 persen lalu lintas angkutan barang dan lebih dari 82 persen lintas angkutan penumpang menggunakan moda jalan serta *overloading* menjadi salah satu hambatan penyediaan jaringan jalan nasional.[[123]](#footnote-124) *Overloading* berasal dari kata overload. Arti kata *overload* dalam Bahasa Indonesia adalah beban yang terlalu berat, sedangkan *overloading* adalah memberi muatan melebihi kekuataan atau memberi muatan melewati melebihi batas.[[124]](#footnote-125)

Meskipun terjadi penutupan jembatan timbang, pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang ini ternyata tidak menghilangkan pungli begitu saja. Pungutan liar (pungli) selama ini menjadi salah satu masalah terbesar pada pelayanan publik di jembatan timbang. Melalui penelitian dengan kuisioner, sebanyak 35% responden menyatakan bahwa pada praktek di lapangan, penutupan sementara jembatan timbang ternyata tidak menghilangkan pungli yang selama ini kerap terjadi di jembatan timbang. Para responden tersebut menyatakan, pungli tersebut terjadi karena ada jembatan timbang yang beroperasi secara diam-diam pada malam hari.[[125]](#footnote-126)

Dari 35% responden tersebut, sebanyak 43% responden menyatakan jarang menemukan adanya operasi diam-diam tersebut, akan tetapi sudah menemukan lebih dari 3 kali, sedangkan 57% lainnya menyatakan menemukan operasi diam-diam kurang dari 3 kali. Para responden secara bulat menyatakan bahwa, ada oknum pegawai atau oknum yang mengaku sebagai pegawai jembatan timbang meminta uang ketika para supir kendaraan angkutan barang ini melewati jembatan timbang.[[126]](#footnote-127)

Tidak adanya pengawasan terhadap kegiatan di jembatan timbang pasca penutupan jembatan timbang menjadi penyebab dari masih terjadinya pungutan liar. Tidak adanya pengawasan tersebut menimbulkan terjadinya penyalahgunaan jembatan timbang yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggungjawab.

Dalam konsep pengawasan menurut George R. Terry, pengawasan (*control*)menentukan apa yang telah dicapai, mengevaluasi dan menerapkan tindakan korektif, jika perlu memastikan hasil yang sesuai dengan rencana.[[127]](#footnote-128) Pungutan liar merupakan masalah lama yang sudah ada jauh sebelum pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat dilakukan. Oleh karena itu, pengawasan untuk mengevaluasi dan menerapkan tindakan korektif serta memastikan hilangnya masalah tersebut tentu perlu dilakukan.

Menurut Saiful Anwar, pengawasan atau kontrol terhadap tindakan aparatur pemerintah diperlukan agar pelaksanaan tugas yang telah ditetapkan dapat mencapai tujuan dan terhindar dari penyimpangan-penyimpangan.[[128]](#footnote-129) Berdasarkan konsep pengawasan menurut Saiful Anwar tersebut, dapat diketahui bahwa tidak adanya pengawasan menyebabkan penyimpangan di jembatan timbang seperti pungli ini dapat terjadi.

Soewarno Handayaningrat juga menyatakan salah satu fungsi pengawasan adalah untuk mencegah terjadinya penyimpangan, kelalaian dan kelemahan agar tidak terjadi kerugian yang tidak diinginkan.[[129]](#footnote-130) Terjadinya penyimpangan ini akhirnya menimbulkan kerugian bagi supir kendaraan angkutan barang karena kena pungutan liar serta merugikan masyarakat umum karena beban berat yang terus menerus diangkut sehingga dapat menyebabkan kerusakan jalan dan mengancam keselamatan pengguna jalan.

Adanya oknum pegawai atau yang mengaku pegawai meminta pungli di jembatan timbang dapat penulis analisa menggunakan teori birokrasi. Max Weber mendefinisikan birokrasi sebagai bentuk organisasi yang menekankan pada perlunya kecepatan, ketelitian, kejelasan, keteraturan, keandalan dan efisiensi.[[130]](#footnote-131) Melalui pendekatan sistem terbuka organisasi dilihat sebagai makhluk (*organisms*) sehingga masing-masing tipe organisasi memiliki habitat yang cocok dengan kondisi spesifik dari lingkungannya.[[131]](#footnote-132)

Dalam teori birokrasi Robert Merton dikatakan bahwa, manusia sebagai pelaku organisasi memiliki sifat dan kebiasaan yang sangat beragam sehingga perlu dibuat aturan dan prosedur untuk mengontrol perilaku mereka agar sesuai dengan tujuan organisasi tersebut. Tuntutan pengawasan (*demand for control*) merupakan akar dari sistem birokrasi. Kontrol diperlukan untuk mengawasi agar perilaku pegawai dapat terkendali. Umumnya masyarakat beranggapan bahwa manusia sebagai pelaku organisasi bisa berperilaku curang atau melanggar aturan yang telah ditetapkan. Dengan adanya kontrol maka para pelaku organisasi menjadi patuh (*emphasis on reability*) sehingga setiap tindakan individu selalu sesuai dengan prosedur baku (*defensibility of individual action*).[[132]](#footnote-133)

Berdasarkan teori birokrasi tersebut maka dikarenakan pelaku organisasi (pegawai birokrasi) memiliki sifat dan kebiasaan yang beragam adanya pengawasan agar perilaku pegawai dapat terkendali memang sangat diperlukan. Aturan penutupan serta prosedur yang jelas juga diperlukan untuk mengontrol pelaku organisasi, sehingga akan tercipta kepatuhan dari pelaku organisasi di lingkungan jembatan timbang untuk benar-benar menutup jembatan timbang dan tidak melakukan pungutan liar.

Dari penelitian di atas, dapat diketahui bahwa sejauh ini pengaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat belum dapat mengatasi masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang. Pengambilalihan pengelolaan ini justru mengakibatkan tidak adanya pelayanan publik akibat penutupan sementara jembatan timbang dan masih terjadinya penyimpangan berupa pungutan liar.

Selain itu, perubahan kewenangan pengelolaan jembatan timbang dari desentralisasi menjadi sentralisasi juga menimbulkan pengaruh terhadap pelayanan publik di jembatan timbang. Baik desentralisasi maupun sentralisasi tentu memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Oleh karena itu, pemerintah perlu mengkaji secara mendalam, mengenai pengaruhnya terhadap pelayanan publik di jembatan timbang.

Menurut Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, sebenarnya ketika kewenangan mengelola jembatan timbang berada pada tangan pemerintah provinsi, saat ditemukan adanya pelayanan publik yang buruk di jembatan timbang, Gubernur Jawa Tengah cukup tanggap dalam menyelesaikan masalah pelayanan publik yang buruk di jembatan timbang. Berbagai tindakan seperti penutupan jembatan timbang hingga kenaikan tunjangan transportasi bagi para pegawai jembatan timbang dilakukan pemerintah provinsi guna menghentikan adanya pungli. Tindakan tersebut merupakan langkah cepat yang dapat dilakukan pemerintah provinsi terhadap adanya masalah mendesak pada jembatan timbang.[[133]](#footnote-134)

Josef Riwu Kaho menyatakan bahwa salah satu kelebihan desentralisasi adalah dalam menghadapi masalah yang mendesak yang membutuhkan tindakan yang cepat, daerah tidak perlu menunggu instruksi lagi dari pemerintah pusat.[[134]](#footnote-135) Kelebihan inilah yang rupanya membuat Pemerintah Daerah, dalam hal ini Gubernur Jawa Tengah dapat mengambil tindakan cepat dalam mengatasi masalah buruknya pelayanan publik pada jembatan timbang di Provinsi Jawa Tengah kala itu.

Berseberangan dengan itu, salah satu kelemahan dari sentralisasi adalah bertumpuknya pekerjaan pemerintah pusat, sehingga menimbulkan keterlambatan dalam pengambilan keputusan. [[135]](#footnote-136) Kelemahan ini nampaknya membuat pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh Pemerintah Pusat tidak dapat menghasilkan tindakan yang cepat dalam mengatasi masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang. Kelemahan seperti inilah yang membuat proses pengambilalihan jembatan timbang tak kunjung selesai, sehingga jembatan timbang justru ditutup sementara. Pungutan liar juga masih saja terjadi, namun tak kunjung mendapatkan tindakan dari pemerintah pusat.

Meskipun demikian, sentralisasi juga tidak selalu membawa dampak buruk. Menurut J. In Het Veld, salah satu kelebihan sentralisasi adalah terciptanya landasan kesatuan kebijakan, sejalan dengan itu J.T. Van Den Bergjuga menyatakan sentralisasi mendorong kesatuan dalam pelaksanaan hukum.[[136]](#footnote-137)

Sehubungan dengan kelebihan sentralisasi tersebut, maka melalui sentralisasi ini akan tercipta kesatuan kebijakan terhadap pengelolaan jembatan timbang di seluruh Indonesia. Kesatuan kebijakan ini diperlukan mengingat pelayanan publik di jembatan timbang tidak dapat dibatasi satu wilayah, melainkan beberapa wilayah bahkan seluruh Indonesia.

Menurut Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, tidak tepat jika aturan pengelolaan jembatan timbang di daerah yang satu dengan daerah yang lain berbeda. Hal ini karena, satu kendaraan angkutan barang dapat melewati 2 sampai 3 provinsi dalam satu kali jalan. Perbedaan aturan akan membuat fungsi pengawasan dari jembatan timbang dan pelayanan publik yang dilakukan berbeda-beda. Misalkan saja, di Provinsi Jawa Timur, setiap truck yang melintas dengan kelebihan muatan akan dikenai sanksi denda, di Provinsi Jawa Tengah akan dikenai sanksi tilang SIM atau STNK, kemudian di Jawa Timur akan dikenai sanksi penurunan muatan, adanya perbedaan tersebut menimbulkan ketidakadilan.[[137]](#footnote-138)

Selain dapat membuat ketidakadilan, berbedanya peraturan dalam jembatan timbang antar daerah juga dapat membuat kekacauan dalam pengenaan sanksi. Dalam sekali perjalanan yang melewati lebih dari 1 provinsi, supir kendaraan angkutan barang dapat dikenai sanksi yang berbeda dalam satu kali jalan.

Sehubungan dengan itu, Pasal 13 ayat (2) UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menjelaskan mengenai urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan dari pemerintah pusat adalah; Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah provinsi atau lintas negara; yang penggunanya lintas Daerah provinsi atau lintas negara; yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah provinsi atau yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Pemerintah Pusat; dan/atau urusan pemerintahan yang peranannya strategis bagi kepentingan nasional. Dari ketentuan tersebut, urusan pengelolaan jembatan timbang ini memang tepat jika menjadi kewenangan dari pemerintah pusat karena lokasinya, penggunanya bahkan manfaat dan dan dampak negatifnya adalah lintas provinsi.

Di samping itu, menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang akan membuat pengenaan sanksi denda atas kelebihan muatan di jembatan timbang akan dihilangkan dan diganti dengan penurunan kelebihan muatan.[[138]](#footnote-139) Ketentuan ini menunjukkan bahwa sentralisasi lebih mengutamakan kepentingan umum daripada kepentingan suatu daerah, sehingga keberadaan jembatan timbang murni untuk mengawasi kendaraan angkutan barang bukan untuk menguntungkan suatu daerah dari retribusi. Hal ini selaras dengan salah satu kelebihan sentralisasi menurut J. In Het Veld, bahwa sentralisasi lebih mengutamakan kepentingan umum daripada kepentingan daerah, golongan atau perorangan, masalah keperluan umum tersebut menjadi beban merata dari seluruh pihak.

1. **Upaya Yang Dilakukan Oleh Pemerintah Untuk Menciptakan Pelayanan Publik Yang Baik Pada Jembatan Timbang**

Menurut Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, upaya yang akan dilakukan untuk memperbaiki pelayanan publik di jembatan timbang adalah:[[139]](#footnote-140)

1. pengelolaan jembatan timbang akan diawasi secara langsung oleh pusat, dengan menggunakan sistem teknologi yang dapat dipantau oleh pusat
2. SDM di UPPKB (jembatan timbang) akan disertifikasi agar dapat memberikan pelayanan publik yang lebih baik.

Sebagai birokrasi upaya pengawasan tersebut memang sangat diperlukan. Menurut teori birokrasi dari Robert Merton, manusia sebagai pelaku organisasi memiliki sifat dan kebiasaan yang sangat beragam sehingga perlu dibuat aturan dan prosedur untuk mengontrol perilaku mereka agar sesuai dengan tujuan organisasi tersebut. Tuntutan pengawasan (*demand for control*) merupakan akar dari sistem birokrasi. Kontrol diperlukan untuk mengawasi agar perilaku pegawai dapat terkendali. Umumnya masyarakat beranggapan bahwa manusia sebagai pelaku organisasi bisa berperilaku curang atau melanggar aturan yang telah ditetapkan. Diharapkan dengan adanya kontrol maka para pelaku organisasi menjadi patuh (*emphasis on reability*) sehingga setiap tindakan individu selalu sesuai dengan prosedur baku (*defensibility of individual action*).[[140]](#footnote-141)

Birokrasi harus bersifat netral, karena bekerja di dalamnya tidak lain adalah untuk kepentingan organisasi tempatnya bekerja. Birokrasi juga berarti harus melayani masyarakat secara keseluruhan dan berpihak kepada kepentingan seluruh rakyat. Dalam hal ini, menjalankan birokrasi memiliki tujuan yang sama dengan melaksanakan demokrasi, yaitu berasal dari rakyat, oleh rakyat dan untuk rakyat. Sebab itu, netralitas birokrasi pemerintah dari kepentingan kelompok partai atau kekuatan politik tertentu akan mampu melahirkan tatanan kepemerintahan yang demokratis.[[141]](#footnote-142)

Namun, efektif atau tidaknya upaya-upaya tersebut dalam menciptakan pelayanan publik yang baik pada jembatan timbang juga perlu dianalisa menggunakan teori efektivitas hukum. Menurut teori efektivitas hukum dari Soerjono Soekanto, efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu:[[142]](#footnote-143)

1. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Berdasarkan 5 faktor tersebut, dapat diketahui bahwa upaya yang disampaikan oleh Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI untuk melakukan pengawasan menggunakan sistem teknologi yang dapat dipantau pusat termasuk dalam faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum. Sedangkan, sertifikasi SDM di jembatan timbang merupakan faktor penegak hukum.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, beberapa faktor penyebab buruknya pelayanan publik di jembatan timbang adalah SDM yang kurang berpendidikan, gaji yang kurang, adanya kesempatan melakukan pungli, lemahnya pengawasan dan tidak ada sanksi hukum yang tegas.[[143]](#footnote-144) Pemerintah sebaiknya mencari upaya mengatasi masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang dengan menghilangkan faktor penyebab terjadi masalah tersebut.

SDM yang kurang berpendidikan, merupakan faktor penyebab yang merupakan bagian dari faktor penegak hukum dalam teori efektivitas hukum. Efektivitas hukum tertulis ditinjau dari segi aparat akan tergantung pada hal berikut:[[144]](#footnote-145)

1. Sampai sejauh mana petugas terikat oleh peraturan-peraturan yang ada.
2. Sampai batas mana petugas diperkenankan memberikan kebijaksanaan.
3. Teladan macam apa yang sebaiknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat.
4. Sampai sejauh mana derajat sinkronisasi penugasan-penugasan yang diberikan kepada petugas sehingga memberikan batas-batas yang tegas pada wewenangnya.

Adanya upaya sertifikasi pada pegawai jembatan timbang akan membuat para pegawai memiliki kemampuan untuk melakukan tugasnya dengan baik. Namun, sesuai dengan teori efetivitas hukum dari Soerjono Soekanto di atas, keterikatan pegawai pada peraturan yang ada, batasan yang tepat dalam memberi kebijaksanaan, serta batasan yang tegas pada wewenang merupakan faktor yang juga diperlukan agar jembatan timbang dapat efektif dalam memberikan pelayanan publik yang baik. Kepahaman mereka terhadap peraturan dan batasan wewenang akan membuat mereka bertindak sesuai dengan peraturan dan wewenangnya, sehingga mereka akan melakukan tugas-tugasnya dengan baik, berapapun gajinya, bagaimanapun pengawasannya dan apapun sanksinya.

Faktor penegak hukum di atas tentu tidak dapat dipisahkan dari faktor hukumnya sendiri. Faktor hukumnya sendiri itulah yang tentu dapat mengikat para penegak hukum serta memberikan batasan dalam memberikan kebijaksanaan serta batasan pada wewenang para penegak hukum, sehingga para penegak hukum dapat menjalankan tugasnya dengan baik. Ukuran efektivitas pada elemen hukumnya sendiri adalah sebagai berikut:[[145]](#footnote-146)

1. Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sistematis.
2. Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sinkron, secara hierarkis horizontal tidak ada pertentangan.
3. Secara kualitatif dan kuantitatif peraturan-peraturan yang mengatur bidang-bidang kehidupan tertentu sudah mencukupi.
4. Penerbitan peraturan-peraturan tertentu sudah sesuai dengan persyaratan yuridis yang ada.

Adanya kesempatan melakukan pungli dan tidak ada sanksi hukum yang tegas disebutkan pula turut menjadi faktor penyebab terjadinya pelayanan publik yang buruk dijembatan timbang. Faktor tersebut merupakan elemen dari faktor hukumnya sendiri. Undang-undang dan peraturan lain yang mengatur pelayanan publik di jembatan timbang haruslah memuat sanksi hukum yang tegas dan prosedur yang jelas, sehingga tidak mudah terjadi penyimpangan. Selain itu, untuk kesempatan melakukan pungli, sebenarnya melalui pengambilalihan ini, menghilangkan sanksi denda dan menggantinya dengan sanksi penurunan kelebihan muatan dapat dikatakan merupakan upaya untuk meminimalisir terjadinya pungli.

Di samping itu, untuk faktor sarana prasarana, Soerjono Soekanto, memprediksi patokan efektivitas elemen-elemen tertentu dari prasarana, di mana prasarana tersebut harus secara jelas memang menjadi bagian yang memberikan kontribusi untuk kelancaran tugas-tugas aparat di tempat atau lokasi kerjanya. Adapun elemen-elemen tersebut adalah:[[146]](#footnote-147)

1. Prasarana yang telah ada apakah telah terpelihara dengan baik.
2. Prasarana yang belum ada perlu diadakan dengan memperhitungkan angka waktu pengadaannya.
3. Prasarana yang kurang perlu segera dilengkapi.
4. Prasarana yang rusak perlu segera diperbaiki.
5. Prasarana yang macet perlu segera dilancarkan fungsinya.
6. Prasarana yang mengalami kemunduran fungsi perlu ditingkatkan lagi fungsinya.

Berdasarkan teori efektivitas hukum tersebut, upaya pengawasan sistem teknologi yang telah disampaikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dapat dikategorikan sebagai faktor sarana parasarana yang mendukung efektivitas hukum. Sistem teknologi ini memang diperlukan oleh pemerintah pusat untuk kelancaran tugas-tugasnya dalam mengawasi jembatan timbang yang ada di seluruh Indonesia. Sistem teknologi untuk mengawasi pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat merupakan faktor sarana atau fasilitas yang sebelumnya belum ada ketika pengelolaan jembatan timbang berada di tangan pemerintah provinsi. Dalam hal ini pemerintah pusat perlu untuk segera mengadakan sistem teknologi ini agar pengelolaan jembatan timbang dapat segera difungsikan dengan efektif.

Selain itu, gaji yang kurang juga menunjukkan adanya elemen prasarana yang kurang, yang perlu segera dilengkapi karena menjadi faktor yang menentukan efektivitas hukum. Gaji yang kurang ini merupakan mendorong terjadinya pungli oleh para pegawai di jembatan timbang. Oleh karenanya, adanya gaji yang cukup bagi para pegawai akan membuat mereka tidak akan melakukan pungli sebab kebutuhannya tercukupi dari gaji yang mereka dapatkan.

Tidak berhenti di sistem teknologi untuk mengawasi jembatan timbang saja yang perlu segera diadakan serta gaji pegawai. Sarana prasarana lain yang belum ada juga perlu diadakan dan yang kurang perlu dilengkapi, yang rusak perlu segera diperbaiki, yang macet perlu segera dilancarkan fungsinya dan yang mengalami kemunduran fungsi perlu ditingkatkan lagi fungsinya. Penulis berpendapat selain untuk mendukung kelancaran tugas dari para aparat, lengkapnya faktor sarana atau fasilitas tersebut juga mempengaruhi tingkat kepatuhan dari para supir kendaraan angkutan barang untuk memasuki jembatan timbang ketika melewatinya.

Mengenai kepatuhan para supir kendaraan angkutan barang untuk memasuki jembatan timbang, dapat dilihat saat jembatan timbang masih belum diambil alih pusat. Penulis telah menanyakan hal tersebut melalui kuisioner. Berikut hasilnya penulis sajikan dalam bentuk tabel di bawah ini:

**Tabel 1**

**Kepatuhan Supir Kendaraan Angkutan Barang untuk Melakukan Penimbangan Setiap Melawati Jembatan Timbang[[147]](#footnote-148)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pertanyaan | Jawaban | |
| YA | TIDAK |
| Apakah setiap kali anda membawa muatan dengan angkutan barang selalu masuk ke jembatan timbang setiap lewat jembatan timbang? | 2 responden | 18 responden |

Tabel tersebut menunjukkan bahwa 90% dari 20 responden supir kendaraan angkutan barang tidak selalu memasuki jembatan timbang ketika melewatinya.

Seharusnya setiap kali melewati jembatan timbang, setiap kendaraan angkutan barang wajib masuk jembatan timbang untuk ditimbang muatannya. Seperti yang disampaikan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, setiap kendaraan angkutan barang wajib masuk jembatan timbang setiap kali melewati jembatan timbang, karena dikhawatirkan dan tidak menutup kemungkinan ada saja upaya untuk menaikkan atau menambah muatan di jalan, sehingga kendaraan tersebut akan kelebihan muatan.[[148]](#footnote-149)

Ketidakpatuhan para supir kendaraan angkutan barang untuk selalu memasuki jembatan timbang setiap kali melewatinya pasti ada penyebabnya. Dalam kuisioner tersebut, penulis juga menanyakan tentang penyebab dari ketidakpatuhan tersebut. Hasil menunjukkan, secara bulat 100% responden menjawab bahwa penyebab mereka tidak masuk jembatan timbang dikarenakan oleh 3 penyebab, yakni jembatan timbang penuh, untuk menghemat waktu perjalanan serta untuk menghindari sanksi.[[149]](#footnote-150)

Menurut analisa penulis, penuhnya jembatan timbang yang menyebabkan kendaraan angkutan barang tidak dapat masuk jembatan timbang menunjukkan fasilitas jembatan timbang masih belum cukup memadai. Pasal 8 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan menyebutkan bahwa, fasilitas UPPKB terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Dalam Pasal 8 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 Tahun 2015 tersebut dijelaskan pula bahwa fasilitas utama terdiri dari fasilitas sebelum penimbangan, bangunan kantor petugas, landasan penimbangan, fasilitas sistem informasi penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pasca penimbangan serta fasilitas pendukung kegiatan operasional. Apabila semua fasilitas tersebut tersedia, maka tentu jembatan timbang akan mampu menampung semua kendaraan angkutan barang yang melintas bersamaan, sehingga seluruh kendaraan angkutan barang yang melintas bersamaan dapat terakomodir memasuki jembatan timbang.

Selain itu, alasan untuk menghemat waktu perjalanan serta ingin menghindari sanksi juga menjadi faktor penyebab dari ketidakpatuhan para supir kendaraan angkutan barang untuk selalu memasuki jembatan timbang. Penulis berpendapat, alasan untuk menghemat waktu perjalanan menunjukkan bahwa pelayanan di jembatan timbang masih dirasakan menyita waktu para supir kendaraan angkutan barang. Hal ini haruslah dibenahi agar pelayanan publik di jembatan timbang menjadi lebih efisien. Apalagi dalam pelayanan publik terdapat asas ketepatan waktu; serta asas kecepatan, kemudahan, dan keterjangkauan, seperti yang diatur dalam Pasal 4 huruf k dan l UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik serta Pasal 344 ayat (2) huruf k dan l UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Faktor ingin menghemat waktu perjalanan maupun ingin menghindari sanksi merupakan faktor penyebab efektivitas hukum di jembatan timbang yang termasuk dalam faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan. Menurut teori efektivitas hukum, beberapa elemen pengukur efektivitas yang tergantung dari kondisi masyarakat, yaitu:[[150]](#footnote-151)

1. Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi aturan walaupun peraturan yang baik.
2. Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan walaupun peraturan sangat baik dan aparat sudah sangat berwibawa.
3. Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi walaupun peraturan baik, petugas atau aparat berwibawa serta fasilitas mencukupi.

Selain ketidakpatuhan untuk selalu memasuki jembatan timbang, ketidakpatuhan para supir kendaraan angkutan barang agar tidak memberikan pungli juga membuktikan faktor masyarakat berpengaruh pada efektivitas hukum dalam pelayanan publik di jembatan timbang. Dalam kuisioner yang penulis berikan pada supir kendaraan angkutan barang, alasan mereka mau memberikan pungli adalah agar muatan tidak dibongkar, agar tidak ditilang dan karena pemberian pungli lebih menguntungkan.

Terkait hal itu, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah juga mengungkapkan dalam wawancara dengan penulis, bahwa para supir lebih memilih membayar denda dan pungli dibandingkan ditilang maupun dibongkar muatannya karena lebih menguntungkan. Hanya dengan membayar denda dan pungli puluhan ribu rupiah, supir kendaraan angkutan barang tetap dapat mendistribusikan barang dengan keuntungan dari distribusi kelebihan muatan ratusan ribu hingga jutaan rupiah.[[151]](#footnote-152)

Kondisi-kondisi tersebut di atas menunjukkan bahwa teori efektivitas hukum memang dipengaruhi oleh faktor masyarakat, yaitu faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan walaupun peraturan baik, petugas atau aparat berwibawa serta fasilitas mencukupi. Sehubungan dengan itu, teori efektivitas hukum yang dikemukakan oleh Romli Atmasasmita menyatakan bahwa faktor-faktor yang menghambat efektivitas penegakan hukum tidak hanya terletak pada sikap mental aparatur penegak hukum akan tetapi juga terletak pada faktor sosialisasi hukum yang sering diabaikan.[[152]](#footnote-153) Sosialisasi hukum tersebut diperlukan untuk membuat masyarakat bersedia mematuhi peraturan.

Selain itu, faktor penegak hukum dan faktor masyarakat juga dapat dianalisis menggunakan teori peran. Menurut Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, teori peran adalah teori yang mengkaji bahwa masyarakat akan berperilaku sesuai dengan status dan peranannya. Perilaku masyarakat merupakan tanggapan atau reaksi yang terwujud dalam gerakan (sikap), tetapi juga gerakan badan atau ucapan di dalam masyarakat. Perilaku itu, apakah sesuai dengan status dan peranannya. Status, yaitu mengenai posisi yang diduduki, sedangkan peran adalah perilaku yang diharapkan karena kedudukan kita. Hukum dikonsepsikan sebagai bentuk kesesuaian antara kedudukan dan peranan yang dibawakan seseorang dalam masyarakat.[[153]](#footnote-154)

Sehubungan dengan itu, terkait dengan penyebab ketidakpatuhan para supir kendaraan angkutan barang untuk selalu memasuki jembatan timbang karena ingin menghindari sanksi erat kaitannya dengan perilaku buruk para supir kendaraan angkutan barang. Menurut analisa penulis berdasarkan teori peran, perilaku para supir kendaraan angkutan barang yang tidak patuh untuk memasuki jembatan timbang karena menghindari sanksi merupakan suatu tanggapan atau reaksi, yakni tanggapan atau reaksi atas sanksi yang akan menimpanya. Semua orang tentu tidak ingin dikenai sanksi, begitupun para supir kendaraan angkutan barang tersebut. Perilaku mereka yang ingin menghindari sanksi ini sebenarnya telah sesuai dengan status (posisi yang diduduki). Namun, perilaku tersebut tidak sesuai dengan peranannya (perilaku yang diharapkan).

Seharusnya sebagai subyek hukum yang dituntut berperilaku sesuai perananya, perilaku supir untuk menghindari sanksi yang dapat dilakukan adalah dengan menaati aturan, yaitu aturan yang mengatur tentang batas muatan bagi kendaraan angkutan barang. Dengan perilaku menaati aturan yang mengatur batas muatan bagi kendaraan angkutan barang tersebut, maka secara otomatis, mereka pun akan terhindar dari sanksi. Oleh karena itu, peran para supir kendaraan angkutan barang yang sesuai dengan status dan peranannya sangatlah dibutuhkan untuk membawa perubahan pada pelayanan publik di jembatan timbang.

Selain itu, dalam teori peran, tidak hanya masyarakat yang diminta untuk berperan, tetapi negara, yang dalam hal ini diwakili oleh pemerintah, pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten/ kota, lembaga yudikatif dan legislatif maupun institusi-institusi yang hidup dan berkembang dalam masyarakat juga, untuk berperan sesuai dengan kedudukannya untuk memecahkan atau mengakhiri masalah yang timbul dalam masyarakat. Oleh karena itu, Salim HS dan Erlies Nurbani pun melengkapi dan menyempurnakan definisi teori peran dari Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad bahwa, teori peran atau *role theory*  merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang peran dari institusi-institusi masyarakat dalam memecahkan, menyelesaikan dan mengakhiri masalah-masalah yang muncul dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.”[[154]](#footnote-155)

Berdasarkan teori peran tersebut, peran negara yakni peran pemerintah pusat dan seluruh pegawai jembatan timbang sangat dibutuhkan untuk mengatasi masalah pelayanan publik yang selama ini terjadi di jembatan timbang. Perilaku para pegawai jembatan timbang harus sesuai dengan peranannya, yakni dengan bertindak sesuai dengan peraturan dan batas wewenangnya. Peran pemerintah juga dibutuhkan untuk bertindak dan mengatasi masalah pelayanan publik sesuai dengan faktor penyebabnya. Dengan demikian, peran dari institusi masyarakat, baik pemerintah maupun masyarakat itu sendiri sangat diperlukan untuk memecahkan masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang.

Selain itu, faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup juga diperlukan agar tercipta efektiviatas hukum. Mengutip dari Soerjono Soekanto, kebudayaan pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik sehingga dianut dan apa yang dianggap buruk sehingga dihindari. Pasangan nilai yang berperan dalam hukum adalah nilai ketertiban dan nilai ketentraman.[[155]](#footnote-156) Penyelenggaraan pelayanan publik di jembatan timbang haruslah didasari pada nilai yang dianggap baik oleh masyarakat yakni nilai ketertiban dan nilai ketentraman.

**BAB IV**

**PENUTUP**

1. **Kesimpulan**

Dari hasil penelitian dan pembahasan di atas, penulis menyimpulkan bahwa:

1. Pengaruh pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang terhadap daerah yaitu daerah kehilangan kewenangannya, daerah kehilangan asetnya, daerah kehilangan pendapatannya, berkurangnya beban belanja daerah dan berkurangnya struktur organisasi di daerah. Meski daerah kehilangan hal tersebut, pengambilalihan ini memberikan dampak positif karena mengurangi kelemahan desentralisasi yang menjadi beban daerah.
2. Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang oleh pemerintah pusat belum dapat memberikan pengaruhnya dalam mengatasi masalah buruknya pelayanan publik di jembatan timbang. Pengambilalihan ini membuat jembatan timbang ditutup dan tidak ada pelayanan publik sama sekali. Penutupan tersebut juga ternyata tidak membuat pungli hilang dari jembatan timbang. Sentralisasi membuat pekerjaan menumpuk di pusat, sehingga pengambilalihan ini tidak kunjung selesai dan masalah pungli pun tidak kunjung ditangani. Akan tetapi, sentralisasi membuat kesatuan hukum sehingga pelayanan publik di jembatan timbang seluruh Indonesia dapat diseragamkan.
3. Upaya yang akan dilakukan oleh pemerintah untuk menciptakan pelayanan publik yang baik pada jembatan timbang adalah dengan pengawasan pengelolaan jembatan timbang menggunakan sistem teknologi yang dapat dipantau oleh pusat serta adanya sertifikasi bagi SDM di jembatan timbang. Upaya tersebut merupakan elemen dari faktor yang menentukan efektivitas hukum dari segi sarana dan segi penegak hukum.
4. **Saran**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dalam penelitian ini, penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Penulis setuju terhadap tindakan pemerintah pusat untuk mengambilalih pengelolaan jembatan timbang karena pengambilalihan ini membawa pengaruh positif bagi daerah. Meskipun daerah kehilangan kewenangan dan asetnya karena beralih pada pemerintah pusat, beban kerja daerah dan beban belanja daerah juga ikut beralih kepada pemerintah pusat. Akan tetapi, pemerintah pusat harus memperhatikan beban kerja dan beban belanja yang telah beralih menjadi tanggungjawabnya, jangan sampai pengambilalihan ini hanya proses pengalihan beban saja, yang mulanya menumpuk di daerah menjadi menumpuk di pusat. Beban tersebut harus dapat dilaksanakan dengan baik dan dipertanggungjawabkan.
2. Penulis berpendapat sentralisasi membuat pekerjaan menumpuk di pusat dan mengakibatkan proses pengambilalihan, pembuatan dan pelaksanaan keputusan berlangsung lambat. Menurut penulis, pengelolaan jembatan timbang lebih baik diselenggarakan dengan dekonsentrasi. Melalui dekonsentrasi, pelayanan publik di jembatan timbang tetap dapat diseragamkan secara nasional, tetapi pelaksanaannya bisa lebih efisien dan efektif. Dengan dekonsentrasi, pelimpahan pada instansi vertikal seperti dinas perhubungan atau gubernur dapat dilakukan pemerintah pusat. Instansi vertikal yang menerima dekonsentrasi dapat dilimpahi kewenangan untuk mengelola jembatan timbang di wilayahnya sehingga jembatan timbang tetap dapat memberikan pelayanan publik. Instansi vertikal tersebut juga dapat melakukan pengawasan pada jembatan timbang, sehingga tidak ada oknum yang memanfaatkannya untuk melakukan pungli atau penyimpangan lainnya.
3. Mengenai upaya yang akan dilakukan pemerintah untuk memperbaiki pelayanan publik, penulis menyambut baik. Namun, penulis berpendapat ada upaya lain yang harus dilakukan sesuai dengan penyebab terjadinya masalah ini, seperti:
4. Meningkatkan semua faktor yang menentukan efektivitas hukum, mulai dari faktor hukumnya sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana, faktor masyarakat, hingga faktor budayanya.
5. Meningkatkan pengawasan, misalnya dengan rutin melakukan inspeksi mendadak, membentuk lembaga pemberantas pungli seperti tim saber pungli yang sudah dibentuk pemerintah, dan sebagainya.
6. Meningkatkan peran semua pihak, baik yang memberikan pelayanan maupun penerima pelayanan publik, peran pemerintah seperti pegawai jembatan timbang, peran supir kendaraan angkutan barang, perusahaan angkutan barang, peran pengguna jalan, serta peran masyarakat umum untuk bersama-sama bertindak sesuai peranannya dalam menciptakan pelayanan publik yang baik, seperti melaporkan apabila menemukan penyimpangan serta bersama-sama melakukan pengawasan pada jembatan timbang.

**DAFTAR PUSTAKA**

**Buku:**

Adi, Rianto. 2004. *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum.* edisi 1. Jakarta: Granit.

Anwar, Saiful. 2004. *Sendi-Sendi Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Glora Madani Press.

Arikunta, Suharsimi. 1988. *Pengelolaan kelas dan siswa.* Jakarta, CV. Rajawali, 1988.

Atmasasmita, Romli. 2001, *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia dan Penegakan Hukum*. Bandung: Mandar Maju.

Budiardjo, Miriam. 2008. *Dasar-Dasar Ilmuu Politik.* Jakarta: Gramedia.

Busrroh, Abu Daud. 1990. *Ilmu Negara.* Jakarta: Bumi Aksara.

Darumurti, Krishna D. dan Umbu Rauta. 2000. *Otonomi Daerah Perkembangan Pemikiran dan Pelaksanaan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Daryanto. 1997. *Kamus Indonesia Lengkap.* Surabaya: Apollo.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1989. *Kamus Besar Bahasa Indonesia,* Jakarta: Balai Pustaka.

Dimyati, Khudzaifah. 2010. *Teorisasi Hukum; Studi Tentang Perkembangan Pemikiran Hukum Di Indonesia 1945-1990*. Cetakan 5. Yogyakarta: Genta Publishing.

Dwiyanto, Agus. 2005. *Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik.* Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Gadjong, Agussalim Andi. 2007. *Pemerintah Daerah Kajian Politik dan Hukum,* Bogor, Ghalia Indonesia.

Handayadiningrat, Soewarno. 1981. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.

Hasibuan. 2001. *Dasar-dasar Perbankan*. Jakarta: Bumi Aksara.

Huda, Ni’matull. 2007. *Hukum Pemerintah Daerah.* Bandung: Nusamedia.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. 2012. *Hukum Pemerintah Daerah.* Bandung: Nusamedia.

Jedawi, Mutir. 2008. *Reformasi Birokrasi, Kelembagaan dan Pembinaan PNS*. Yogyakarta: Total Media.

Legino, Supriadi. 2009. *Menjawab Tantangan Reformasi Birokrasi Kepemimpinan Transformasional dan Organisasi Lateral*. Jakarta: Indonesia Press.

Marbun, SF dan Moh. Mahfud MD. 2006. *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta: Liberty.

Noor, Muhammad. 2012. *Memahami Desentralisasi Indonesia*. Yogyakarta: Interpena.

Nurcholis, Hanif. 2005. *Teori dan Praktek Pemerintahan dan Otonomi Daerah*. Jakarta: Grasindo.

Nurmayani. 2009. *Hukum Administrasi Daerah*. Bandar Lampung.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ dan Zainul Ittihad Amin. 2010. *Administrasi Pemerintahan Daerah*. Jakarta: Universitas Terbuka.

Nurtjahjo, Hendra, Yustus Maturbongs dan Diani Indah Rachmitasari, 2013, *Memahami Maladministrasi*, Jakarta, Ombudsman Republik Indonesia.

Purbopranoto, Kuntjoro. 1981. *Perkembangan Hukum Administrasi Indonesia*. Bandung: Binacipta.

Ramli, Samsul dan Fahrurrazi. 2014. *Bacaan Wajib Swakelola Pengadaan Barang/Jasa.* Jakarta: Visimedia Pustaka.

Ridwan HR. 2006. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Ridwan, Juniarso dan Achmad Sodik Sudrjat. 2010. *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*. Bandung: Nuansa.

Purbopranoto, Kuntjoro. 1981. *Perkembangan Hukum Administrasi Indonesia*. Bandung: Binacipta.

Saidi, Muhammad Djafar. 2014. *Hukum Keuangan Negara*. Jakarta: Rajawali Pers.

Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani. 2014. *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Disertasi dan Tesis.* Jakarta: Rajawali Pers.

Sibuea, Hotma P. 2010. *Asas Negara Hukum,Peraturan Kebijakan & Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik.* Jakarta: Erlangga.

Sinambela, Lijan Poltak. 2006. *Reformasi Pelayanan Publik (Teori, Kebijakan, dan Implementasi)*. Jakarta: Bumi Aksara.

Sinamo, Nomensen. 2015. *Hukum Administrasi Negara Suatu Kajian Kritis tentang Birokrasi Negara*. Jakarta: Jala Permata Aksara.

Soekanto, Soerjono. 1983. *Penegakan Hukum*. Bandung: Bina Cipta.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum.* Jakarta: UI Press.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ dan Sri Mamudji. 1998. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Press.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. 2008. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*.* Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. 2013. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. cetakan 15. Jakarta: Rajawali Pers.

Sutedi, Adrian. 2011. *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika.

Sumaryadi, I Nyoman. 2010. *Sosiologi Pemerintahan dari Perspektif Pelayanan, Pemberdayaan, Interaksi, dan Sistem Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia.

Tanpa Nama. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. 1995. Jakarta: Balai Fustaka.

Wasistiono, Sadu. 1999. *Konsep dan Metode Pelayanan Umum.* Makalah.Bandung: Fisip, Universitas Padjajaran.

Wibawa, Samodra. 2005. *Good Governance dan Otonomi Daerah dalam Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Widodo, Joko. 2001. *Good Governance.* Surabaya: Insan Cendekia.

**Peraturan Perundang-undangan:**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 27 Tahun 1998 tentang Penggabungan, Peleburan, dan Pengambilalihan Perseroan Terbatas.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

Peraturan Gubernur Jawa Tengah No. 22 Tahun 2011 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang di Jalan di Provinsi Jawa Tengah.

Peraturan Gubernur Jawa Tengah Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan.

**Jurnal:**

Batubara, Harris H. 2014-2015. ed. Carol S. Walker, Eleonora Bergita dan Mira Renata. *Prakarsa Compendium Jilid 3*. Jakarta: Prakarsa Infrastruktur Indonesia.

Dwi Hananto, Untung. 2011. *Asas Desentralisasi dan Tugas Pembantuan dalam Uu No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah*. Jurnal Masalah-masalah Hukum, Vol 40 No 2, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.

Ismail, Tjip. 2011. *Implentasi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah di Era Otonomi Daerah.* Jurnal Masalah-masalah Hukum, vol 40, No. 2, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.

Krisindarto, Agung. 2012. *Pengelolaan Aset Tanah Milik Pemerintah Kota Semarang,* Jurnal Pembangunan wilayah dan kota. Volume 8 (4): 403‐411. Semarang: Biro Penerbit Planologi Undip.

Somad, Kemas Arsyad. 2012. *Reformasi Birokrasi Desa Menuju Pemerintahan Desa yang Demokratis,* Jurnal Masalah-masalah Hukum, Vol 41 No 4,Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.

Utomo,Tri Widodo W. 2012. *Memahami Kembali Konsep Dasar Dekonsentrasi dan Desentralisasi,* Jurnal Borneo Administrator. Volume 8 | No. 1 | 2012. Jakarta: Pusat Kajian Manajemen Kebijakan LAN-RI.

**Laporan Penelitian:**

Tim Peneliti Fakultas Hukum Universitas Mataram Kerja Sama Dengan Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia. 2009. *Konstruksi Pola Hubungan Pusat Daerah Dalam Menegakkan Prinsip Negara Kesatuan*. Departemen Pendidikan Nasional Fakultas Hukum Universitas Mataram.

**Wawancara dan Kuisioner:**

Agusta, Staf Bagian Kepegawaian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, Wawancara pribadi, 27 Februari 2017.

Kuisioner tentang Pelayanan Publik di Jembatan Timbang terhadap supir kendaraan angkutan barang pada tanggal 6-8 Februari 2017.

Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, Wawancara pribadi, 5 Januari 2017.

**Internet:**

*Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum,* <http://prasko17.blogspot.co.id/2012/04/faktor-faktor-yang-mempengaruhi.html?m=1> diakses pada tanggal 27 Februari 2017.

Harian.co. 3 Februari 2016. *DPRDSU Protes Kemenhub akan Ambil-alih Pengelolaan Jembatan Timbang di Sumut.* <http://hariansib.co/mobile/?open=content&id=97583> diakses pada 22 September 2016.

<http://eprints.uny.ac.id/7900/3/bab2%20-%2006101244019.pdf> hlm. 14, diakses 2 Januari 2017.

<http://kamuslengkap.com/kamus/inggris-indonesia/arti-kata/overload> diakses tanggal 15 Februari 2017.

<http://kbbi.web.id/ambil%20alih> diakses 2 Januari 2017.

<http://www.organisasi.org/1970/01/arti-istilah-ungkapan-mengambil-alih-kamus-ungkapan-bahasa-indonesia.html> diakses 2 Januari 2017.

Humas Jawa Tengah. 12 Agustus 2015. *Tiga UPP Jembatan Timbang Diberi Peringatan*, <http://www.jatengprov.go.id/id/berita-utama/tiga-upp-jembatan-timbang-diberi-peringatan> diakses pada 28 September 2016.

Kompas.com, 7 Mei 2014, *Melakukan Pungli, 2 Petugas Jembatan Timbang Jateng Dinonatifkan*,<http://regional.kompas.com/read/2014/05/07/1925069/Melakukan.Pungli.2.Petugas.Jembatan.Timbang.Jateng.Dinonaktifkan> diakses pada 21 November 2016.

Nurcholis, Hanif. *Konsep Dasar Pemerintahan Daerah* <http://repository.ut.ac.id/4002/1/ADPU4440-M1.pdf> diakses tanggal 20 Februari 2017.

Ombudsman RI. 1 Juni 2016. *Pelayanan Publik Buruk Bukti Kurangnya Implementasi HAM*. <http://www.ombudsman.go.id/index.php/berita/berita/berita-ombudsman/1659-pelayanan-publik-buruk-bukti-kurangnya-implementasi-ham.html> diakses pada 28 September 2016.

Pitono, Andi. Jurnal Kebijakan Publik, Volume 3, Nomor 1. Maret 2012. *Asas Dekonsentrasi dan Asas Tugas Pembantuan dalam Penyelenggaraan Pemerintahan*, Sumedang, Fakultas Manajemen Pemerintahan IPDN Jatinagor, <http://ejournal.unri.ac.id/index.php/JKP/article/download/882/875> diakses 4 Desember 2016.

Semarangpos.com, 7 Januari 2016, *Penutupan Delapan Jembatan Timbang Disesalkan Anggota Dewan, Ini Alasannya,* <http://m.semarangpos.com/2016/01/07/kebijakan-pemprov-penutupan-delapan-jembatan-timbang-disesalkan-anggota-dewan-ini-alasannya-678392> diakses pada 28 September 2016.

Tempo.co, 21 Juni 2015, *Tutup Jembatan Timbang, Jawa Tengah Kehilangan Rp 10 Miliar*, <https://m.tempo.co/read/news/2015/06/21/092676994/tutup-jembatan-timbang-jawa-tengah-kehilangan-rp-10-miliar> diakses pada 28 September 2016.

Tim peneliti fakultas hukum universitas mataram dan Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia. 2009. *Konstruksi Pola Hubungan Pusat Daerah dalam Menegakkan Prinsip Negara Kesatuan*. Fakultas Hukum Universitas Mataram, <http://lawcenter.dpd.go.id/halaman/482-penelitian_tahun_2009&download_kode=4K7B3c0oQE_konstruksi_pola_hubungan_pusat_daerah_dalam_menegakkan_prinsip_negara_kesatuan_unrampdf.pdf> diakses pada 29 November 2016.

Utami, Neni Sri. 29 Januari 2015. [*Sistem Penyelenggaraan Negara Desentralisasi dan Sentralisasi*](http://de-nenisriutari.blogspot.co.id/2015/01/sistem-penyelenggaraan-negara.html) <http://de-nenisriutari.blogspot.co.id/2015/01/sistem-penyelenggaraan-negara.html> diakses tanggal 15 Februari 2017.

Wiratraman, Herlambang P. *Penelitian Sosio-Legal dan Konsekuensi Metodologisnya*. Surabaya:Fakultas Hukum Universitas Airlangga. [herlambang@fh.unair.ac.id](mailto:herlambang@fh.unair.ac.id) diakses pada 14 Oktober 2016.

1. Ombudsman RI, 1 Juni 2016, *Pelayanan Publik Buruk Bukti Kurangnya Implementasi HAM*, <http://www.ombudsman.go.id/index.php/berita/berita/berita-ombudsman/1659-pelayanan-publik-buruk-bukti-kurangnya-implementasi-ham.html> diakses pada 28 September 2016. [↑](#footnote-ref-2)
2. Hendra Nurtjahjo, Yustus Maturbongs dan Diani Indah Rachmitasari, 2013, *Memahami Maladministrasi*, Jakarta, Ombudsman Republik Indonesia, hlm. 2. [↑](#footnote-ref-3)
3. Nomensen Sinamo, 2015, *Hukum Administrasi Negara Suatu Kajian Kritis tentang Birokrasi Negara*, Jakarta, Jala Permata Aksara, hlm. 72. [↑](#footnote-ref-4)
4. Humas Jawa Tengah, 12 Agustus 2015, *Tiga UPP Jembatan Timbang Diberi Peringatan*, <http://www.jatengprov.go.id/id/berita-utama/tiga-upp-jembatan-timbang-diberi-peringatan> diakses pada 28 September 2016. [↑](#footnote-ref-5)
5. Kompas.com, 7 Mei 2014, *Melakukan Pungli, 2 Petugas Jembatan Timbang Jateng Dinonatifkan*,<http://regional.kompas.com/read/2014/05/07/1925069/Melakukan.Pungli.2.Petugas.Jembatan.Timbang.Jateng.Dinonaktifkan> diakses pada 21 November 2016. [↑](#footnote-ref-6)
6. Tempo.co, 21 Juni 2015, *Tutup Jembatan Timbang, Jawa Tengah Kehilangan Rp 10 Miliar*, <https://m.tempo.co/read/news/2015/06/21/092676994/tutup-jembatan-timbang-jawa-tengah-kehilangan-rp-10-miliar> diakses pada 28 September 2016. [↑](#footnote-ref-7)
7. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-8)
8. Semarangpos.com, 7 Januari 2016, *Penutupan Delapan Jembatan Timbang Disesalkan Anggota Dewan, Ini Alasannya,* <http://m.semarangpos.com/2016/01/07/kebijakan-pemprov-penutupan-delapan-jembatan-timbang-disesalkan-anggota-dewan-ini-alasannya-678392> diakses pada 28 September 2016. [↑](#footnote-ref-9)
9. Harian.co, 3 Februari 2016, *DPRDSU Protes Kemenhub akan Ambil-alih Pengelolaan Jembatan Timbang di Sumut,* <http://hariansib.co/mobile/?open=content&id=97583> diakses pada 22 September 2016. [↑](#footnote-ref-10)
10. Humas Jawa Tengah, loc. cit. [↑](#footnote-ref-11)
11. Khudzaifah Dimyati, 2010, *Teorisasi Hukum; Studi Tentang Perkembangan Pemikiran Hukum Di Indonesia 1945-1990*, Cetakan 5, Yogyakarta, Genta Publishing. hlm 41. [↑](#footnote-ref-12)
12. Soerjono Soekanto, 2008, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*,* Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, hlm. 8. [↑](#footnote-ref-13)
13. Soerjono Soekanto, 1983, *Penegakan Hukum*, Bandung, Bina Cipta, hlm. 80. [↑](#footnote-ref-14)
14. *Ibid*, hlm. 82. [↑](#footnote-ref-15)
15. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-16)
16. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-17)
17. Romli Atmasasmita, 2001, *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia dan Penegakan Hukum*, Bandung, Mandar Maju, hlm. 55. [↑](#footnote-ref-18)
18. Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, 2014, *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Disertasi dan Tesis,* Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 141. [↑](#footnote-ref-19)
19. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1989, *Kamus Besar Bahasa Indonesia,* Jakarta, Balai Pustaka, hlm. 667. [↑](#footnote-ref-20)
20. Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *op.cit*, hlm. 142. [↑](#footnote-ref-21)
21. Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *loc.cit*. [↑](#footnote-ref-22)
22. Nomensen Sinamo, *op.cit*, hlm. 97. [↑](#footnote-ref-23)
23. Ridwan HR, 2006, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm 70. [↑](#footnote-ref-24)
24. *Ibid*, hlm. 100. [↑](#footnote-ref-25)
25. Nomensen Sinamo, *op.cit*, hlm. 104-106. [↑](#footnote-ref-26)
26. Nomensen Sinamo, *op.cit*, hlm. 99. [↑](#footnote-ref-27)
27. Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2013, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, cetakan 15, Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 9. [↑](#footnote-ref-28)
28. *Ibid*, hlm. 11. [↑](#footnote-ref-29)
29. Supriadi Legino, 2009, *Menjawab Tantangan Reformasi Birokrasi Kepemimpinan Transformasional dan Organisasi Lateral*, Jakarta, Indonesia Press, hlm. 33. [↑](#footnote-ref-30)
30. *Ibid*, hlm. 35-36. [↑](#footnote-ref-31)
31. *Ibid*, hlm. 36-37. [↑](#footnote-ref-32)
32. *Ibid*, hlm. 37-38. [↑](#footnote-ref-33)
33. Nomensen Sinamo, *op. cit*, hlm. 127-128. [↑](#footnote-ref-34)
34. Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum,* Jakarta, UI Press, hlm. 132. [↑](#footnote-ref-35)
35. Abu Daud Busrroh, 1990, *Ilmu Negara,* Jakarta, Bumi Aksara, hlm. 10. [↑](#footnote-ref-36)
36. Miriam Budiardjo, 2008, *Dasar-Dasar Ilmuu Politik,* Jakarta, Gramedia, hlm. 269. [↑](#footnote-ref-37)
37. Ni’matull Huda, 2012, *Hukum Pemerintah Daerah,*Bandung, Nusamedia, hlm. 28. [↑](#footnote-ref-38)
38. Hanif Nurcholis dan Zainul Ittihad Amin, 2010, *Administrasi Pemerintahan Daerah*, Jakarta, Universitas Terbuka, hlm. 1.7. [↑](#footnote-ref-39)
39. Agussalim Andi Gadjong, 2007, *Pemerintah Daerah Kajian Politik dan Hukum,* Bogor, Ghalia Indonesia, hlm. 80. [↑](#footnote-ref-40)
40. Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrjat, 2010, *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*, Bandung, Nuansa, hlm. 121. [↑](#footnote-ref-41)
41. Krishna D. Darumurti dan Umbu Rauta, 2000, *Otonomi Daerah Perkembangan Pemikiran dan Pelaksanaan*, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm. 12. [↑](#footnote-ref-42)
42. Agussalim Andi Gadjong, *op. cit*, hlm. 89. [↑](#footnote-ref-43)
43. Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrjat, *op. cit*, hlm. 125. [↑](#footnote-ref-44)
44. Hanif Nurcholis, 2005, *Teori dan Praktek Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, Jakarta, Grasindo, hlm. 21. [↑](#footnote-ref-45)
45. Andi Pitono, Jurnal Kebijakan Publik, Volume 3, Nomor 1, Maret 2012, *Asas Dekonsentrasi dan Asas Tugas Pembantuan dalam Penyelenggaraan Pemerintahan*, Sumedang, Fakultas Manajemen Pemerintahan IPDN Jatinangor, hlm. 21, <http://ejournal.unri.ac.id/index.php/JKP/article/download/882/875> diakses 4 Desember 2016. [↑](#footnote-ref-46)
46. Tim peneliti fakultas hukum universitas mataram dan Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia, 2009, *Konstruksi Pola Hubungan Pusat Daerah dalam Menegakkan Prinsip Negara Kesatuan*, Fakultas Hukum Universitas Mataram, hlm. 27, <http://lawcenter.dpd.go.id/halaman/482-penelitian_tahun_2009&download_kode=4K7B3c0oQE_konstruksi_pola_hubungan_pusat_daerah_dalam_menegakkan_prinsip_negara_kesatuan_unrampdf.pdf> diakses pada 29 November 2016. [↑](#footnote-ref-47)
47. *Ibid*, hlm. 37. [↑](#footnote-ref-48)
48. Nurmayani, 2009, *Hukum Administrasi Daerah*, Bandar Lampung, hlm. 8. [↑](#footnote-ref-49)
49. Joko Widodo, 2001, *Good Governance,* Surabaya, Insan Cendekia, hlm. 259. [↑](#footnote-ref-50)
50. Saiful Anwar, 2004*, Sendi-Sendi Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Glora Madani Press, hlm.127. [↑](#footnote-ref-51)
51. Soewarno Handayadiningrat, *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarta, 1981, hlm. 145. [↑](#footnote-ref-52)
52. Hasibuan, *Dasar-dasar Perbankan*, Bumi Aksara, Jakarta, 2001, hlm. 245. [↑](#footnote-ref-53)
53. *Ibid*, hlm. 246. [↑](#footnote-ref-54)
54. Nomensen Sinamo, *op.cit*, hlm. 69-70. [↑](#footnote-ref-55)
55. Adrian Sutedi, 2011, *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 79. [↑](#footnote-ref-56)
56. Sadu Wasistiono, 1999, *Konsep dan Metode Pelayanan Umum,* Makalah,Bandung, Fisip, Universitas Padjajaran, hlm. 2. [↑](#footnote-ref-57)
57. Juniarso Ridwan dan Ahmad Sodik Sudrajat, *op.cit*, hlm. 101-107. [↑](#footnote-ref-58)
58. Herlambang P. Wiratraman, *Penelitian Sosio-Legal dan Konsekuensi Metodologisnya*, Surabaya, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, hlm. 11, [herlambang@fh.unair.ac.id](mailto:herlambang@fh.unair.ac.id) diakses pada 14 Oktober 2016. [↑](#footnote-ref-59)
59. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-60)
60. Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 1998, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, Rajawali Press, hlm. 35. [↑](#footnote-ref-61)
61. Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, *op.cit*, hlm. 52. [↑](#footnote-ref-62)
62. Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, *loc.cit*. [↑](#footnote-ref-63)
63. Sugiyono, 2011, *Metode Penelitian Pendidikan*, Bandung, Alfabeta, hlm. 68. [↑](#footnote-ref-64)
64. Rianto Adi, 2004, *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum,* edisi 1, Jakarta, Granit, hal. 128. [↑](#footnote-ref-65)
65. Agus Dwiyanto, 2005, *Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik,* Yogyakarta, Gajah Mada University Press, hlm. 141. [↑](#footnote-ref-66)
66. I Nyoman Sumaryadi, 2010, *Sosiologi Pemerintahan dari Perspektif Pelayanan, Pemberdayaan, Interaksi, dan Sistem Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia*, Bogor, Ghalia Indonesia, hlm. 70. [↑](#footnote-ref-67)
67. Ibid, hlm. 70-71. [↑](#footnote-ref-68)
68. Lijan Poltak Sinambela, 2006, *Reformasi Pelayanan Publik (Teori, Kebijakan, dan Implementasi)*, Jakarta, Bumi Aksara, hlm. 8. [↑](#footnote-ref-69)
69. Ibid. [↑](#footnote-ref-70)
70. Daryanto, 1997, *kamus indonesia lengkap,* Surabaya, Apollo, hlm. 348 [↑](#footnote-ref-71)
71. Suharsimi arikunta, 1988, *pengelolaan kelas dan siswa,* Jakarta, CV. Rajawali, 1988, hlm.8. [↑](#footnote-ref-72)
72. <http://eprints.uny.ac.id/7900/3/bab2%20-%2006101244019.pdf> hlm. 14, diakses 2 Januari 2017. [↑](#footnote-ref-73)
73. <http://kbbi.web.id/ambil%20alih> diakses 2 Januari 2017. [↑](#footnote-ref-74)
74. <http://www.organisasi.org/1970/01/arti-istilah-ungkapan-mengambil-alih-kamus-ungkapan-bahasa-indonesia.html> diakses 2 Januari 2017. [↑](#footnote-ref-75)
75. <http://kbbi.web.id/ambil%20alih> diakses 2 Januari 2017. [↑](#footnote-ref-76)
76. Kuntjoro Purbopranoto, 1981, *Perkembangan Hukum Administrasi Indonesia*, Bandung, Binacipta, hlm. 1. [↑](#footnote-ref-77)
77. SF. Marbun dan Moh. Mahfud MD, 2006, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta, Liberty, hlm. 8. [↑](#footnote-ref-78)
78. Muhammad Noor, 2012, *Memahami Desentralisasi Indonesia*, Yogyakarta, Interpena. hlm. 12-13. [↑](#footnote-ref-79)
79. Ibid, hlm. 13. [↑](#footnote-ref-80)
80. Sugiyono, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-81)
81. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, Wawancara pribadi, 5 Januari 2017. [↑](#footnote-ref-82)
82. Agusta, Staf Bagian Kepegawaian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, Wawancara pribadi, 27 Februari 2017. [↑](#footnote-ref-83)
83. Miriam Budiardjo, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-84)
84. Nomensen Sinamo, *op.cit*, hlm. 105. [↑](#footnote-ref-85)
85. Untung Dwi Hananto, 2011, *Asas Desentralisasi dan Tugas Pembantuan dalam Uu No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah*, Jurnal Masalah-masalah Hukum, Vol 40 No 2, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, hlm. 210-211. [↑](#footnote-ref-86)
86. Nomensen Sinamo, *op.cit*, hlm. 104. [↑](#footnote-ref-87)
87. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-88)
88. Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrjat, *op. cit*, hlm. 121. [↑](#footnote-ref-89)
89. Agusta, Staf Bagian Kepegawaian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, *loc cit*. [↑](#footnote-ref-90)
90. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-91)
91. Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrjat, *op. cit*, hlm. 125. [↑](#footnote-ref-92)
92. Abu Daud Busrroh, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-93)
93. Miriam Budiardjo, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-94)
94. Hanif Nurcholis, *Konsep Dasar Pemerintahan Daerah*, hlm. 1.3, <http://repository.ut.ac.id/4002/1/ADPU4440-M1.pdf> diakses tanggal 20 Februari 2017. [↑](#footnote-ref-95)
95. Ni'matul Huda, 2007, *Hukum Pemerintahan Daerah*, Bandung, Nusa Media, ha1.13. [↑](#footnote-ref-96)
96. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit* [↑](#footnote-ref-97)
97. Muhammad Djafar Saidi, 2014, *Hukum Keuangan Negara*, Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 116. [↑](#footnote-ref-98)
98. Agusta, Staf Bagian Kepegawaian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, *loc cit*. [↑](#footnote-ref-99)
99. Agung Krisindarto, 2012, *Pengelolaan Aset Tanah Milik Pemerintah Kota Semarang,* Jurnal Pembangunan wilayah dan kota, Volume 8 (4): 403‐411, Semarang, Biro Penerbit Planologi Undip, hlm. 404. [↑](#footnote-ref-100)
100. Tri Widodo W. Utomo,2012, *Memahami Kembali Konsep Dasar Dekonsentrasi dan Desentralisasi,* Jurnal Borneo Administrator, Volume 8 | No. 1 | 2012, Jakarta, Pusat Kajian Manajemen Kebijakan LAN-RI, hlm. 84. [↑](#footnote-ref-101)
101. Tim Peneliti Fakultas Hukum Universitas Mataram Kerja Sama Dengan Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia, 2009, *Konstruksi Pola Hubungan Pusat Daerah Dalam Menegakkan Prinsip Negara Kesatuan*, Departemen Pendidikan Nasional Universitas Mataram Fakultas Hukum, hlm. 14. [↑](#footnote-ref-102)
102. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-103)
103. Tjip Ismail, 2011, *Implentasi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah di Era Otonomi Daerah,* Jurnal Masalah-masalah Hukum, vol 40, No. 2, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, hlm. 257. [↑](#footnote-ref-104)
104. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-105)
105. Samsul Ramli dan Fahrurrazi, 2014, *Bacaan Wajib Swakelola Pengadaan Barang/Jasa,* Jakarta, Visimedia Pustaka, hlm. 191. [↑](#footnote-ref-106)
106. Tanpa Nama, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, 1995, Jakarta, Balai Fustaka, hlm. 1265. [↑](#footnote-ref-107)
107. Ridwan HR, 2006, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, PT. RajaGrafindo, hlm 315. [↑](#footnote-ref-108)
108. *Ibid*, hlm. 319. [↑](#footnote-ref-109)
109. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-110)
110. Tjip Ismail, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-111)
111. Tim Peneliti Fakultas Hukum Universitas Mataram Kerja Sama Dengan Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia, *op. cit,* hlm. 15. [↑](#footnote-ref-112)
112. Tri Widodo W. Utomo, *loc. cit.* [↑](#footnote-ref-113)
113. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-114)
114. Tim Peneliti Fakultas Hukum Universitas Mataram Kerja Sama Dengan Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia, *op. cit,* hlm. 14. [↑](#footnote-ref-115)
115. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-116)
116. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-117)
117. Foto Jembatan Timbang Ajibarang diambil pada 13 Februari 2017, [↑](#footnote-ref-118)
118. Agusta, Staf Bagian Kepegawaian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, *loc cit*. [↑](#footnote-ref-119)
119. Kuisioner tentang Pelayanan Publik di Jembatan Timbang terhadap supir kendaraan angkutan barang pada tanggal 6-8 Februari 2017. [↑](#footnote-ref-120)
120. I Nyoman Sumaryadi, *op. cit*, hlm. 70-71. [↑](#footnote-ref-121)
121. Kuisioner tentang Pelayanan Publik di Jembatan Timbang terhadap supir kendaraan angkutan barang, *loc.cit*. [↑](#footnote-ref-122)
122. Kuisioner tentang Pelayanan Publik di Jembatan Timbang terhadap supir kendaraan angkutan barang, *loc.cit*. [↑](#footnote-ref-123)
123. Harris H. Batubara, Direktur Bina Program Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2014-2015, ed. Carol S. Walker, Eleonora Bergita dan Mira Renata *Prakarsa Compendium Jilid 3*, Jakarta, Prakarsa Infrastruktur Indonesia, hlm. 180. [↑](#footnote-ref-124)
124. <http://kamuslengkap.com/kamus/inggris-indonesia/arti-kata/overload> diakses tanggal 15 Februari 2017 [↑](#footnote-ref-125)
125. Kuisioner tentang Pelayanan Publik di Jembatan Timbang terhadap supir kendaraan angkutan barang, *loc.cit*. [↑](#footnote-ref-126)
126. Kuisioner tentang Pelayanan Publik di Jembatan Timbang terhadap supir kendaraan angkutan barang, *loc.cit*. [↑](#footnote-ref-127)
127. Joko Widodo, 2001, *loc. cit.* [↑](#footnote-ref-128)
128. Saiful Anwar, 2004*, loc. cit*. [↑](#footnote-ref-129)
129. Soewarno Handayadiningrat, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-130)
130. Supriadi Legino, *op. cit*, hlm. 33. [↑](#footnote-ref-131)
131. Supriadi Legino, hlm. 36-37. [↑](#footnote-ref-132)
132. Supriadi Legino, hlm. 37-38. [↑](#footnote-ref-133)
133. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-134)
134. Krishna D. Darumurti dan Umbu Rauta, *loc.cit.* [↑](#footnote-ref-135)
135. Neni Sri Utami, 29 Januari 2015, [*Sistem Penyelenggaraan Negara Desentralisasi dan Sentralisasi*](http://de-nenisriutari.blogspot.co.id/2015/01/sistem-penyelenggaraan-negara.html) <http://de-nenisriutari.blogspot.co.id/2015/01/sistem-penyelenggaraan-negara.html> diakses tanggal 15 Februari 2017. [↑](#footnote-ref-136)
136. Neni Sri Utami, *loc. cit.* [↑](#footnote-ref-137)
137. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-138)
138. Agusta, Staf Bagian Kepegawaian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, *loc cit* [↑](#footnote-ref-139)
139. Agusta, Staf Bagian Kepegawaian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, *loc cit*. [↑](#footnote-ref-140)
140. Supriadi Legino, *op. cit,* hlm. 37-38. [↑](#footnote-ref-141)
141. Kemas Arsyad Somad, 2012, *Reformasi Birokrasi Desa Menuju Pemerintahan Desa yang Demokratis,* Jurnal Masalah-masalah Hukum, Vol 41 No 4,Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, hlm. 489. [↑](#footnote-ref-142)
142. Soerjono Soekanto, 2008, *op.cit,* hlm. 8. [↑](#footnote-ref-143)
143. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-144)
144. Soerjono Soekanto, 1983, *op. cit*, hlm. 82. [↑](#footnote-ref-145)
145. Soerjono Soekanto, 1983, *op. cit*, hlm. 80. [↑](#footnote-ref-146)
146. Soerjono Soekanto, 1983, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-147)
147. Kuisioner tentang Pelayanan Publik di Jembatan Timbang terhadap supir kendaraan angkutan barang, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-148)
148. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-149)
149. Kuisioner tentang Pelayanan Publik di Jembatan Timbang terhadap supir kendaraan angkutan barang, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-150)
150. Soerjono Soekanto, 1983, *op. cit.* hlm. 80. [↑](#footnote-ref-151)
151. Lambang, Staf Bagian Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-152)
152. Romli Atmasasmita, *loc. cit*. [↑](#footnote-ref-153)
153. Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *op.cit*, hlm. 142. [↑](#footnote-ref-154)
154. Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *loc.cit*. [↑](#footnote-ref-155)
155. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum,* <http://prasko17.blogspot.co.id/2012/04/faktor-faktor-yang-mempengaruhi.html?m=1> diakses pada tanggal 27 Februari 2017. [↑](#footnote-ref-156)