

**PENGAWASAN KENDARAAN ANGKUTAN BARANG
OLEH DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI LAMPUNG**

(Skripsi)

Oleh

M ALRIFCO AGMI PURBA PANJI PRATAMA



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

ABSTRAK

PENGAWASAN ANGKUTAN BARANG OLEH DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI LAMPUNG

Oleh

**M. Alrifco Agmi Purba Panji Pratama, S Charles Jakson, S.H., M.H, Marlia Eka
Putri AT, S.H., M.H**

Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung
Jalan Prof. Dr. Soemantri Brojonegoro No.1 Bandar Lampung, 35145
Email : malrifco@gmail.com

Provinsi Lampung merupakan perlintasan bagi kendaraan pribadi maupun umum untuk angkutan orang dan angkutan barang yang akan menuju ke Pulau Jawa atau masuk ke Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni. Jalan yang dilintasi yaitu Tol dan Jalan Soekarno Hatta yang merupakan jalan lintas trans Sumatera. Setiap hari kendaraan-kendaraan besar yang mengangkut barang dan komoditas perekonomian lainnya melintasi wilayah Provinsi Lampung. Permasalahan dalam penelitian ini yaitu bagaimanakah pengawasan kendaraan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dan apa sajakah faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan pengawasan terhadap angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan normatif. Pendekatan secara normatif, yaitu pendekatan yang dilakukan dengan cara mengumpulkan dan mempelajari peraturan-peraturan hukum yang berlaku dan erat kaitannya dengan permasalahan penelitian yang meliputi peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen resmi, dan sumber lainnya yang meliputi pendekatan yang dilakukan dengan cara melihat pada kenyataan langsung atau sesungguhnya, terhadap pihak yang berkompeten di lokasi penelitian dan mengumpulkan informasi yang berhubungan dengan Pengawasan Angkutan Barang

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa fungsi pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung melalui pengawasan secara langsung dan pengawasan secara tidak langsung masih kurang efektif karena pada pelaksanaannya masih ada praktik pungutan liar, baik secara langsung maupun dengan menggunakan koin terhadap pengemudi angkutan barang yang mengalami kelebihan muatan.

Kata Kunci : Pengawasan, Angkutan Barang, Provinsi Lampung

TRANSPORTATION CONTROL OF GOODS BY THE RELATIONSHIP OF THE LAMPUNG PROVINCE

ABSTRACT

Lampung Province is a crossing for private and public vehicles for people and goods transportation that will go to Java or enter Sumatra through Bakauheni Port. Roads that are traversed are the Toll and Jalan Soekarno Hatta which are trans Sumatra trans-roads. Every day large vehicles carrying goods and other economic commodities cross the Lampung Province area. The problem in this research is how is the supervision of goods transport vehicles by the Lampung Province Transportation Agency and what are the factors that hinder the implementation of supervision of goods transportation by the Lampung Province Transportation Agency.

The problem in this research is normative and empirical approaches. The normative approach, namely the approach taken by collecting and studying the applicable legal regulations and closely related to the research problems which include legislation, official documents, and other sources which include the approach taken by looking at reality directly or truthfully, to competent parties at the research location and to collect information relating to Goods Transport Monitoring

Based on the results of the research and discussion, it can be concluded that the function of supervision of goods transportation by the Lampung Province Transportation Agency through direct supervision and indirect supervision is still not effective because in its implementation there are still practices of illegal levies, both directly and by using coins against goods transport drivers which is overloaded.

Keywords: Supervision, Goods Transport, Lampung Province

**PENGAWASAN KENDARAAN ANGKUTAN BARANG OLEH DINAS
PERHUBUNGAN PROVINSI LAMPUNG**

Oleh

M. ALRIFCO AGMI PURBA PANJI PRATAMA

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM**

pada

**Bagian Hukum Administrasi Negara
Fakultas Hukum**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

Judul Skripsi : **PENGAWASAN KENDARAAN ANGKUTAN
BARANG OLEH DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI LAMPUNG**

Nama Mahasiswa : *M. Arifco Agmi Purba Panji Pratama*

No. Pokok Mahasiswa : 1542011043

Bagian : Hukum Administrasi Negara

Fakultas : Hukum



[Signature]
S. Charles Jackson, S.H., M.H.
NIP 19551217 198103 1 002

[Signature]
Marlia Eka Putri, S.H., M.H.
NIP 19840321 200604 2 001

2. Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara

[Signature]
Syamsir Syamsu, S.H., M.Hum.
NIP 19610805 198903 1 005

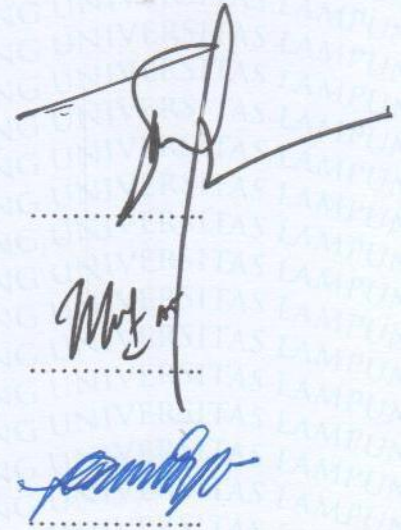
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **S. Charles Jackson, S.H., M.H.**

Sekretaris/Anggota : **Marlia Eka Putri, S.H., M.H.**

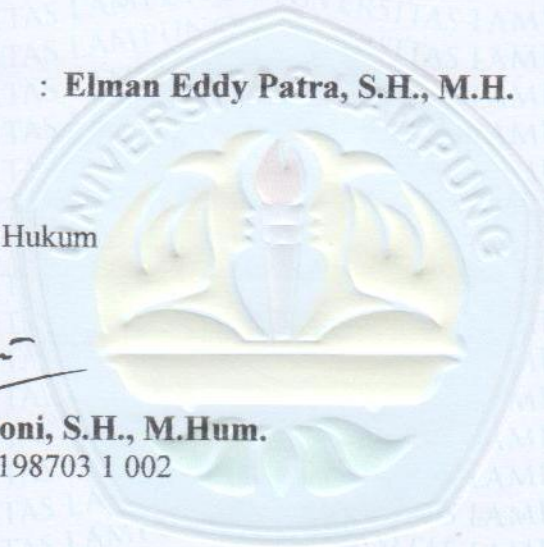
Penguji Utama : **Elman Eddy Patra, S.H., M.H.**



2. Dekan Fakultas Hukum



Prof. Dr. Maroni, S.H., M.Hum.
NIP 19600310 198703 1 002



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **22 Agustus 2019**

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. ALRIFCO AGMI PURBA PANJI PRATAM
NPM : 1542011043
Bagian : Hukum Administrasi Negara
Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul: **“Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung”**, adalah benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Surat Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, 28 Agustus 2019
Penulis



M. Alrifco Agmi Purba Panji Pratama
NPM. 1542011043

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama M. Alrifco Agmi Purba Panji Pratama, lahir di Bandar Lampung pada tanggal 25 oktober 1997, sebagai anak kedua dari empat bersaudara, buah hati pasangan Bapak Agus Salim dan Ibu Emi Wati.

Penulis mengawali pendidikan formal di SD Negeri 2 Rawa Laut Bandar Lampung selesai Tahun 2009, SMP Negeri 25 Bandar Lampung selesai Tahun 2012 dan SMA Negeri 10 Bandar Lampung selesai Tahun 2015. Pada tahun yang sama penulis diterima dan terdaftar sebagai mahasiswa di Fakultas Hukum Universitas Lampung. Penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata di Desa Harapan Jaya Kabupaten Pesawaran pada Bulan Maret-Agustus 2018.

MOTTO

Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum,
sehingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka
sendiri.

(Q.S Ar-Ra'd : 11)

PERSEMBAHAN

Penulis persembahkan Skripsi ini kepada:

Orang Tercinta

Ibu Emi Wati.

Atas segala kasih sayang dan cintanya yang tiada terbalas
oleh bentangan dunia dan segala isinya
Semoga kelak Allah SWT memberkahi dan meridhoinya

Kakak: Lavenia Carla Chintya Sambas

Adikku-adikku: M. Jibran Dion Zahputra & M. Alva Dino Ceptriandro

Atas dukungan dan motivasi yang diberikan

Almamaterku Tercinta

Universitas Lampung

SANWACANA

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, sebab hanya dengan kehendaknya maka penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul: **“Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang Oleh Dinbas Perhubungan Provinsi Lampung”**, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa selama proses penyusunan sampai dengan terselesaikan skripsi ini, penulis mendapatkan bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Maroni, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung
2. Bapak Syamsir Syamsu, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung
3. Ibu Eka Deviani, S.H.,M.H., selaku Sekertaris Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung
4. Bapak S.Charles Jackson, S.H., M.H., selaku Pembimbing I, atas bimbingan, masukan dan saran yang diberikan dalam proses penyusunan sampai dengan selesainya skripsi

5. Ibu Marlia Eka Putri AT, S.H., M.H., selaku Pembimbing II, atas bimbingan, masukan dan saran yang diberikan dalam proses penyusunan sampai dengan selesainya skripsi
6. Bapak Elman Eddy Patra, S.H.,M.Hum, selaku Penguji Utama dan Pembahas I, atas masukan dan saran yang diberikan dalam perbaikan Skripsi
7. Ibu Fenny Andriani, S.H.,M.H, selaku Pembahas II, atas masukan dan saran yang diberikan dalam perbaikan Skripsi
8. Bapak Prof. Dr. Yuswanto S.H.,M.Hum., selaku Dosen Pembimbing. Akademik Fakultas Hukum Universitas Lampung
9. Ibu Dewi Ambasado, Pak Yani dan Mas Naufal, selaku karyawan Hukum Administras Negara Gedung D
10. Segenap Dosen beserta staf dan Karyawan Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah banyak membantu dan memberikan banyak ilmu pengetahuan kepada Penulis selama menyelesaikan studi
11. Almamaterku tercinta beserta seluruh Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung Angkatan 2015
12. Kepada Mutiara Pramasella Citra , Irfan Indra, Angky Wijaya, Rio Fahni, Rodhi Hibatullah Alamsyah, M. Al Ridho Natamenggala, yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, terima kasih atas semua bantuannya.
13. Semua pihak yang telah mendorong, menyemangati , serta mendoakan saya untuk menyelesaikan skripsi ini, Danian Wichaksono, Irma Youlanda, Taca Pepi, Dewi Liliani, Anis Mareta, Febriansyah Putra, Fitria Ayu Widyantiii, Adrian Reza Syahputra, Billy Gesta, Dzaky Agusthomi, Erysha Aulia Yulistama, Nanda Novia Putri, Azhima Eka Putri, Fitri Wahyuni, Shelvy Taurusiana, Nadia Kecil,

Vella Pemilia, Asy syadzali, Dini Ambar Wulan, Arta Rika, Indah Tiarasari, Triani Kusuma Putri, Mentari Sabilla Ervizar, Bambang Ridho Pratama, Bima Sandra, saya ucapkan terimakasih.

14. Teman- teman KKN Desa Harapan Jaya I

15. Angkatan 2015 Fakultas Hukum Universitas Lampung

16. Semua pihak lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, terima kasih atas semua bantuan dan dukungannya.

Akhir kata Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi sedikit harapan semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan perlindungan dan kebaikan bagi kita semua. Aamiin.

Bandar Lampung, 28 Agustus 2019

Penulis

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Permasalahan dan Ruang Lingkup Penelitian	6
1.2.1 Permasalahan	6
1.2.2 Ruang Lingkup Penelitian	6
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	6
1.3.1 Tujuan Penelitian	6
1.3.2 Kegunaan Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Kewenangan	8
2.1.1 Pengertian Kewenangan	8
2.1.2 Sumber Kewenangan	9
2.2 Pengawasan	13
2.2.1 Pengertian Pengawasan	13
2.2.2 Fungsi Pengawasan	16
2.2.3 Jenis-jenis Pengawasan	18
2.2.4 Bentuk-bentuk Pengawasan	21
2.2.5 Prinsip-prinsip pengawasan	21
2.3 Kendaraan	22
2.3.1 Pengertian Kendaraan	22
2.3.2 Jenis-Jenis Kendaran	23
2.4 Angkutan barang	25
2.5 Dasar hukum angkutan barang	28
BAB III METODE PENELITIAN	30
3.1 Pendekatan Masalah	30
3.2 Sumber Data	30
3.3 Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data	32
3.3.1 Prosedur Pengumpulan Data	32
3.3.2 Prosedur Pengolahan Data	33
3.4 Analisis Data	33

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	34
4.1 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.....	34
4.1.1 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.....	35
4.2 Pengawasan kendaraan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung	36
4.2.1 Mekanisme Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang.....	36
4.2.2 Pengawasan secara langsung dan secara tidak langsung Barang.....	39
4.3 Faktor-faktor yang menghambat pengawasan terhadap angkutan barang Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.....	46
 BAB V PENUTUP.....	 59
5.1 Kesimpulan.....	59
5.2 Saran.....	61

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergelut dengan Angkutan Jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Sejarah Lalu lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa Pemerintahan Belanda sampai pada era reformasi pada saat ini. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman dibarengi dengan berbagai kemajuan di Bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat.¹

Kondisi prasarana jalan yang kurang baik sangat menghambat perkembangan industri angkutan barang serta membatasi kemampuan pemilik usaha kecil untuk mencapai target pasar yang menguntungkan. Mutu jalan yang buruk juga merupakan hambatan terhadap kegiatan perdagangan antar kabupaten serta menghambat upaya untuk melakukan intergrasi antara wilayah-wilayah terbelakang dengan pasar yang lebih besar. Kondisi prasarana yang buruk

¹ <http://hukumkita07.blogspot.com/2015/09/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas.html> diakses pada tanggal 27 November 2018

menyebabkan terjadinya peningkatan biaya untuk pemeliharaan dan bahan bakar, yang pada akhirnya akan mempersempit margin keuntungan pengusaha.

Selain itu praktik-praktik yang membahayakan dan mahal seperti kelebihan muatan merupakan hal biasa yang terjadi, walaupun secara hukum diperlukan adanya jembatan timbang, para supir truk begitu saja melewati jembatan timbang dengan cara membayar setoran kepada petugas pada jembatan timbang tersebut. Akibatnya terjadi kelebihan muatan dimana-mana yang sangat membahayakan keselamatan dan memperparah kerusakan jalan. Di samping adanya biaya prasarana, pengusaha dan supir truk masih harus membayar biaya perizinan dan berbagai macam pungutan di jalan. Biaya-biaya, baik yang resmi maupun tidak resmi, menyebabkan hambatan cukup besar bagi daya asing produsen lokal, korupsi dalam bentuk uang suap dan pungutan liar merupakan kondisi kronis sector angkutan barang. Pengenaan biaya-biaya semacam ini menyebabkan terjadinya harga yang harus dibayar oleh konsumen. Sektor truk angkutan barang memiliki beberapa kendala. Industri truk angkutan barang tampaknya memiliki tingkat persaingan yang ketat, mengingat besarnya jumlah perusahaan angkutan barang swasta. Tidak ada banyak hambatan untuk memasuki sektor ini dan terdapat banyak penyedia jasa. Tidak ada peraturan untuk memasuki setor angkutan barang atau untuk melewati rute-rute tertentu. Wilayah operasional truk tidak dibatasi oleh wilayah yuridis tertentu, karena ketatnya persaingan, perusahaan angkutan barang memiliki margin keuntungan yang tipis.

Struktur perusahaan angkutan berkisar antara beberapa armada truk regional sampai truk-truk yang dioperasikan oleh pemilik perorangan. Perusahaan ekspedisi merupakan operator kendaraan truk yang menyewakan truk mereka kepada perusahaan lain. Perusahaan semacam ini juga disebut perusahaan angkutan truk umum, karena truk mereka mengangkut berbagai jenis barang keperluan umum. Ada juga truk yang dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan angkutan dan pengiriman, yang biasanya mengangkut muatan dan volume besar. Banyak perusahaan, baik yang kecil maupun besar, lebih suka mengoperasikan truk mereka sendiri.

Provinsi Lampung merupakan perlintasan bagi kendaraan pribadi maupun umum untuk angkutan orang dan angkutan barang yang akan menuju ke Pulau Jawa atau masuk ke Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni. Jalan yang dilintasi yaitu Tol dan Jalan Soekarno Hatta yang merupakan jalan lintas trans Sumatera. Setiap hari kendaraan-kendaraan besar yang mengangkut barang dan komoditas perekonomian lainnya melintasi wilayah Provinsi Lampung.

Seiring dengan berkembangnya era globalisasi yang semakin maju, semakin berkembang pula tingkat mobilitas masyarakat dalam kegiatan dan aktivitas sosialnya. Diperlukan adanya fasilitas transportasi yang dapat menopang kegiatan dan mobilitas masyarakat yang semakin berkembang tersebut. Kebutuhan penyediaan sarana transportasi yang menunjang tersebut tidak dapat berdiri sendiri melalui peran satu pihak saja. Diperlukan adanya peran serta antara Dinas Perhubungan yang berperan sebagai manajemen transportasi. Perhubungan sendiri adalah suatu tataran sistem penyelenggaraan transportasi darat maupun perairan

daratan yang saling berkaitan satu sama lain dan berintegrasi secara keseluruhan dengan ruang lalu lintas (jalan, jembatan, dan atau rel) yang berada di bawah sistem otonomi daerah. Dinas Perhubungan adalah suatu lembaga yang terdiri secara mandiri dalam melaksanakan peran pelaksanaan kebijakan berdasarkan pemerintahan otonomi daerah.²

Sektor transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi penumpang dan barang yang berkembang dengan baik serta mempunyai peran didalam menunjang pembangunan politik, ekonomi, social budaya maupun pertahanan keamanan. Pertumbuhan sector ini akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga sarana transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis. Sektor transportasi dikatakan berhasil dapat dilihat dari kemampuannya dalam menunjang serta mendorong peningkatan ekonomi nasional, regional dan local.

Kelebihan beban muatan pada truk merupakan penyebab kerusakan jalan yang cukup besar. Peningkatan terhadap muatan sumbu terberat biasanya akan mengakibatkan kerusakan jalan yang lebih dari proposional. Kegagalan dalam penerapan batas muatan akan menyebabkan kerusakan jalan yang lebih parah dibandingkan dengan besarnya keuntungan yang dinikmati oleh perusahaan angkutan barang dan oknum di jembatan timbang. Kelebihan muatan truk dapat meningkatkan resiko terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Salah satu alasan utama bahwa truk dengan kelebihan beban muatan akan menyebabkan terjadinya kecelakaan dan dapat terjadi waktu reaksi untuk menghentikan kendaraan menjadi

² M.N. Nasution, 2008, *Manajemen Transportasi*, Bogor: Ghalia Indonesia, hal.95.

lebih lambat. Terjadinya hal ini akan membuat umur truk yang sudah relatif tua dan perawatan yang buruk. Maksudnya adalah penerapan ketentuan mengenai batas beban muatan akan menyebabkan situasi jalan yang sangat membahayakan.

Resiko keselamatan dan kerusakan jalan semakin menjadi serius karena truk mengalami modifikasi setelah dilakukan uji KIR (Kartu Inventaris Ruang) selesai dilaksanakan. Semua truk harus menjalani uji berkala, yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan. Uji ini melakukan pemeriksaan terhadap berbagai fungsi seperti rem, lampu, dan ban. Setelah proses pemeriksaan, banyak pemilik truk melakukan modifikasi terhadap truk mereka agar bisa memuat barang melebihi batas beban muat yang ditentukan. Modifikasi ini dilakukan dengan memperpanjang *chasis*, dan menggunakan ban yang lebih kuat dan tidak standard tetapi tidak memasang suku-suku cadang tambahan. Satu-satunya bagian yang sangat sulit untuk memodifikasi adalah as. Bahwa as akan mendapat tekanan yang berat akibat beban yang terlalu berat, dan sering patah. Muatan sumbu terberat ini berkaitan langsung dengan kerusakan jalan dan resiko rem blong yang akan meningkatkan angka kecelakaan.³

Dalam konteks yang demikian maka Dinas Perhubungan Provinsi Lampung melaksanakan pengawasan terhadap angkutan barang tersebut, sesuai dengan tugas pokoknya yaitu melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan Darat dan Perhubungan Laut berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

³ Dinas Perhubungan Provinsi Lampung

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka penulis akan melakukan penelitian yang dituangkan dalam bentuk skripsi dengan judul: **“Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung”**

1.2 Permasalahan dan Ruang Lingkup Penelitian

1.2.1 Permasalahan

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan pada latar belakang maka permasalahan yang akan diteliti adalah:

1. Bagaimanakah pengawasan kendaraan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung?
2. Apa sajakah faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan pengawasan terhadap angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung?

1.2.2 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup ilmu dalam penelitian ini adalah Hukum Administrasi Negara, dengan kajian mengenai permasalahan Angkutan Barang. Lokasi penelitian adalah pada Dinas Perhubungan Provinsi Lampung. Waktu penelitian dilaksanakan pada tahun 2018.

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang diajukan maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengawasan kendaraan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.

2. Untuk mengetahui apakah yang menjadi faktor penghambat pengawasan terhadap angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.

1.3.2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan Penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan teoritis

Hasil penelitian ini secara teoritis diharapkan berguna dalam pengembangan di bidang keilmuan Hukum Administrasi Negara, khususnya Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

2. Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis penelitian ini adalah sebagai berikut

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi Mahasiswa dan pihak-pihak lain.
- b. Sebagai rekomendasi strategis bagi pihak-pihak yang berminat untuk mengkaji lebih lanjut terhadap pelaksanaan angkutan barang.
- c. Sebagai salah satu syarat akademis dalam penyelesaian studi pada Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kewenangan

2.1.1 Pengertian Kewenangan

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, kata wewenang disamakan dengan kata kewenangan, yang diartikan sebagai hak dan kekuasaan untuk bertindak, kekuasaan membuat keputusan, memerintah dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang/badan lain.⁴

Menurut H.D Stout wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai seluruh aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang-wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik didalam hubungan hukum publik⁵

Menurut Bagir Manan wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan. Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat dan tidak berbuat. Wewenang sekaligus berarti hak dan kewajiban.⁶

Kewenangan adalah merupakan hak menggunakan wewenang yang dimiliki seorang pejabat atau institusi menurut ketentuan yang berlaku, dengan

⁴Kamal Hidjaz. Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia. Pustaka Refleksi. Makasar. 2010. hal 35

⁵Ridwan HR. Hukum Administrasi Negara. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta 2013. hal 71

⁶Nurmayani S.H., M.H. Hukum Administrasi Daerah. Universitas Lampung Bandar Lampung. 2009 .hal 26.

demikian kewenangan juga menyangkut kompetensi tindakan hukum yang dapat dilakukan menurut kaedah-kaedah formal, jadi kewenangan merupakan kekuasaan formal yang dimiliki oleh pejabat atau institusi. Kewenangan memiliki kedudukan yang penting dalam kajian hukum tata negara dan hukum administrasi negara. Begitu pentingnya kedudukan kewenangan ini, sehingga F.A.M. Stroink dan J.G. Steenbeek menyebut sebagai konsep inti dalam hukum tata negara dan hukum administrasi negara.⁷

2.1.2 Sumber Kewenangan

Indroharto, mengemukakan bahwa wewenang diperoleh secara atribusi, delegasi, dan mandat, yang masing-masing dijelaskan sebagai berikut : Wewenang yang diperoleh secara atribusi, yaitu pemberian wewenang pemerintahan yang baru oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Jadi, disini dilahirkan/diciptakan suatu wewenang pemerintah yang baru. Pada delegasi terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh Badan atau Jabatan TUN yang telah memperoleh suatu wewenang pemerintahan secara atributif kepada Badan atau Jabatan TUN lainnya. Jadi, suatu delegasi selalu didahului oleh adanya sesuatu atribusi wewenang. Pada mandat, disitu tidak terjadi suatu pemberian wewenang baru maupun pelimpahan wewenang dari Badan atau Jabatan TUN yang satu kepada yang lain.⁸

Philipus M. Hadjon, mengatakan bahwa setiap tindakan pemerintahan disyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah. Kewenangan itu diperoleh melalui

⁷ Ridwan HR. Op.Cit. hlm. 99

⁸Indroharto. Usaha Memahami Undang-undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara. Jakarta: Pustaka Harapan. 1993. hlm. 68

tiga sumber, yaitu atribusi, delegasi, dan mandat. Kewenangan atribusi lazimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh undang-undang dasar, sedangkan kewenangan delegasi dan mandat adalah kewenangan yang berasal dari pelimpahan. Kemudian Philipus M Hadjon pada dasarnya membuat perbedaan antara delegasi dan mandat. Dalam hal delegasi mengenai prosedur pelimpahannya berasal dari suatu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan yang lainnya dengan peraturan perundang-undangan, dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih ke delegataris. Pemberi delegasi tidak dapat menggunakan wewenang itu lagi, kecuali setelah ada pencabutan dengan berpegang dengan asas "contrarius actus". Artinya, setiap perubahan, pencabutan suatu peraturan pelaksanaan perundang-undangan, dilakukan oleh pejabat yang menetapkan peraturan dimaksud, dan dilakukan dengan peraturan yang setaraf atau yang lebih tinggi. Dalam hal mandat, prosedur pelimpahan dalam rangka hubungan atasan bawahan yang bersifat rutin. Adapun tanggung jawab dan tanggung gugat tetap pada pemberi mandat. Setiap saat pemberi mandat dapat menggunakan sendiri wewenang yang dilimpahkan itu.⁹

Bagir Manan, menyatakan dalam Hukum Tata Negara, kekuasaan menggambarkan hak untuk berbuat atau tidak berbuat. Wewenang mengandung arti hak dan kewajiban. Hak berisi kebebasan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu atau menuntut pihak lain untuk melakukan tindakan tertentu. Kewajiban memuat keharusan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu. Dalam hukum administrasi negara

⁹ Ridwan HR. Op.Cit. hlm.108-109.

wewenang pemerintahan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan diperoleh melalui cara-cara yaitu atribusi, delegasi dan mandat.¹⁰

Atribusi terjadinya pemberian wewenang pemerintahan yang baru oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Atribusi kewenangan dalam peraturan perundang-undangan adalah pemberian kewenangan membentuk peraturan perundang-undangan yang pada puncaknya diberikan oleh UUD 1945 atau UU kepada suatu lembaga negara atau pemerintah. Kewenangan tersebut melekat terus menerus dan dapat dilaksanakan atas prakarsa sendiri setiap diperlukan. Disini dilahirkan atau diciptakan suatu wewenang baru.¹¹ Legislator yang kompeten untuk memberikan atribusi wewenang pemerintahan dibedakan : Original legislator, dalam hal ini di tingkat pusat adalah MPR sebagai pembentuk Undang-undang Dasar dan DPR bersama Pemerintah sebagai yang melahirkan suatu undang-undang. Dalam kaitannya dengan kepentingan daerah, oleh konstitusi diatur dengan melibatkan DPD. Di tingkat daerah yaitu DPRD dan pemerintah daerah yang menghasilkan Peraturan Daerah. Dalam Pasal 22 ayat (1), UUD 1945 memberikan kewenangan kepada Presiden untuk membentuk Peraturan Pemerintah Pengganti UU jika terjadi kepentingan yang memaksa. Delegated legislator, dalam hal ini seperti presiden yang berdasarkan suatu undang-undang mengeluarkan peraturan pemerintah, yaitu diciptakan wewenang-wewenang pemerintahan kepada badan atau jabatan tata usaha negara tertentu.

¹⁰ Bagir Manan. Wewenang Provinsi, Kabupaten, dan Kota dalam Rangka Otonomi Daerah. Fakultas Hukum Unpad. Bandung, 2000. hlm. 1-2

¹¹ Ridwan HR. Op.Cit. hlm. 104.

Pada delegasi, terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh badan atau jabatan tata usaha negara yang telah memperoleh wewenang pemerintahan secara atributif kepada badan atau jabatan tata usaha negara lainnya. Jadi suatu delegasi selalu didahului oleh adanya suatu atribusi wewenang.⁹ Misal, dalam Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 Tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara Pasal 93 :

- (1) Pejabat struktural eselon I diangkat dan diberhentikan oleh Presiden atas usul Menteri yang bersangkutan
- (2) Pejabat struktural eselon II ke bawah diangkat dan diberhentikan oleh Menteri yang bersangkutan.
- (3) Pejabat struktural eselon III ke bawah dapat diangkat dan diberhentikan oleh Pejabat yang diberi pelimpahan wewenang oleh Menteri yang bersangkutan.

Pada delegasi, terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh badan atau jabatan tata usaha negara yang telah memperoleh wewenang pemerintahan secara atributif kepada badan atau jabatan tata usaha negara lainnya. Jadi suatu delegasi selalu didahului oleh adanya suatu atribusi wewenang.¹² Misal, dalam Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 Tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara Pasal 93:

- (1) Pejabat struktural eselon I diangkat dan diberhentikan oleh Presiden atas usul Menteri yang bersangkutan
- (2) Pejabat struktural eselon II ke bawah diangkat dan diberhentikan oleh Menteri yang bersangkutan.

¹²Ibid. hlm. 104-105.

- (3) Pejabat struktural eselon III ke bawah dapat diangkat dan diberhentikan oleh Pejabat yang diberi pelimpahan wewenang oleh Menteri yang bersangkutan.¹³

Pengertian mandat dalam asas-asas Hukum Administrasi Negara, berbeda dengan pengertian mandataris dalam konstruksi mandataris menurut penjelasan UUD 1945 sebelum perubahan. Dalam Hukum Administrasi Negara mandat diartikan sebagai perintah untuk melaksanakan atasan, kewenangan dapat sewaktu-waktu dilaksanakan oleh pemberi mandat, dan tidak terjadi peralihan tanggung jawab. Berdasarkan uraian tersebut, apabila wewenang yang diperoleh organ pemerintahan secara atribusi itu bersifat asli yang berasal dari peraturan perundang-undangan, yaitu dari redaksi pasal-pasal tertentu dalam peraturan perundang-undangan. Penerima dapat menciptakan wewenang baru atau memperluas wewenang yang sudah ada dengan tanggung jawab intern dan ekstern pelaksanaan wewenang yang diatribusikan sepenuhnya berada pada penerima wewenang (atributaris).¹⁴

2.2 Pengawasan

2.2.1 Pengertian Pengawasan

Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang sangat berkaitan erat dengan pencapaian tujuan organisasi, sehingga pengawasan dalam organisasi apapun menjadi mutlak dilakukan. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh G.R. Terry yang mengatakan bahwa dalam rangka pencapaian tujuan suatu organisasi, termasuk negara sebagai organisasi kekuasaan terbesar seyogyanya menjalankan fungsi-

¹³Ibid

¹⁴Ibid. hlm. 109.

fungsi manajemen yang terdiri dari: perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), memberi dorongan (*actuating*), dan pengawasan (*controlling*). Pengertian dari kata pengawasan yang telah ada dalam perbendaharaan kata Bahasa Indonesia, Pengawasan berasal dari kata awas yang artinya memperhatikan baik-baik, dalam arti melihat sesuatu dengan cermat dan seksama, tidak ada lagi kegiatan kecuali memberi laporan berdasarkan kenyataan yang sebenarnya dari apa yang diawasi¹⁵

Disimpulkan juga oleh Poerwadarminta dalam kamus Bahasa Indonesia, pengawasan adalah suatu bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih tinggi kepada pihak dibawahnya.¹⁶ 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.¹⁷ Menurut Sujanto, Pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas dan kegiatan, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak.

Pengertian pengawasan tersebut menekankan pada suatu proses pengawasan berjalan secara sistematis sesuai dengan tahap-tahap yang telah ditentukan. Hal ini sesuai dengan pendapat dari Soekarno. K. yaitu pengawasan adalah proses yang menentukan tentang apa yang harus dikerjakan agar apa yang diselenggarakan sejalan dengan rencana. Menurut Saiful Anwar, pengawasan atau kontrol terhadap

¹⁵ Bohari, *Pengawasan Keuangan Negara*, Rajawali Pers, Jakarta, 1992, hlm. 3.

¹⁶ Sujanto, *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986, hlm. 2.

¹⁷ Nurmayani, *Hukum Administrasi Daerah*, Bandar Lampung, 2009, hlm. 8.

tindakan aparat pemerintah diperlukan agar pelaksanaan tugas yang telah ditetapkan dapat mencapai tujuan dan terhindar dari penyimpangan-penyimpangan.¹⁸ Pengawasan dari segi hukum merupakan penilaian tentang sah atau tidaknya suatu perbuatan pemerintah yang menimbulkan akibat hukum.¹⁹ Pengawasan merupakan proses kegiatan untuk memastikan dan menjamin bahwa tujuan dan sasaran serta tugas-tugas organisasi akan dan telah terlaksana dengan baik sesuai dengan rencana, kebijakan, instruksi dan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan. Pengawasan berfungsi untuk mencegah secara dini kemungkinan terjadinya penyimpangan, pemborosan, penyelewengan, hambatan, kesalahan dan kegagalan dalam pencapaian tujuan dan sasaran serta pelaksanaan tugas-tugas organisasi. Pengawasan yang dilaksanakan oleh badan-badan pemerintah yang bertingkat lebih tinggi terhadap badan-badan yang lebih rendah. Untuk pengawasan dapat dikemukakan alasan-alasan berikut:²⁰

1. Koordinasi: mencegah atau mencari penyelesaian konflik / perselisihan kepentingan misalnya di antara kotapraja-kotapraja.
2. Pengawasan kebijakan: disesuaikan kebijakan dari aparat pemerintah yang lebih rendah terhadap yang lebih tinggi
3. Pengawasan kualitas: kontrol atas kebolehan dan kualitas teknis pengambilan keputusan dan tindakan-tindakan aparat pemerintah yang lebih rendah.

¹⁸ Saiful Anwar, *Sendi-Sendi Hukum Administrasi Negara*, Glora Madani Press, Jakarta, 2004, hlm. 127.

¹⁹ Diana Halim Koencoro, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2004, hlm. 74.

²⁰ Prof. Dr. Philipus M. Hadjon, S.H., *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*. (Yogyakarta: UGM Press). 2002 Cet. Ke-8. Hal 74

4. Alasan-alasan keuangan: peningkatan kebijaksanaan yang tepat dan seimbang dari aparat pemerintah yang lebih rendah.
5. Perlindungan hak dan kepentingan warga: dalam situasi tertentu mungkin diperlukan suatu perlindungan khusus untuk kepentingan dari seorang warga.

2.2.2 Fungsi Pengawasan

Ralph Currier Davis dan Alan C. Filley membagi fungsi pengawasan menjadi delapan sub-fungsi yang terdiri dari tahap-tahap kegiatan sebagai berikut :²¹

1. Perencanaan rutin (*routin planning*)

Fungsi pertama dalam pengawasan manajemen adalah pengawasan rutin atau perencanaan Taktis/Operatif. Perencanaan ini tidak lebih dari penerapan rencana-rencana teknis berdasarkan rencana menyeluruh yang telah ditentukan sebelumnya.

2. Penjadwalan (*scheduling*)

Fungsinya adalah menentukan kapan fase-fase penting dari suatu rencana harus diselesaikan dalam waktu yang telah ditetapkan.

3. Persiapan (*preparation*)

Fungsi persiapan ini memberi kepastian pada pengawas bahwa segalanya sudah siap untuk dipergunakan kapan dan di mana serta jenis yang tepat yang dibutuhkan, tetapi ini tidak bersangkutan dengan pemesanan, pengumpulan dan penyajian barang-barang fisik. Yang terutama sekali merupakan fungsi mengkoordinasikan dan pengecekan.

²¹ Onong Uchjana Effendy, *Sistem Informasi Manajemen* (Bandung: Mandar Maju, 1996), hal. 30-34.

4. Pengabaran (*dispatching*)

Adalah fungsi pengawas pekerjaan para petugas untuk memastikan bahwa penyelesaian pekerjaan tersebut sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Pengawas mencegah jangan sampai suatu pekerjaan dilakukan terlalu cepat atau terlalu lambat, serta bersifat pribadi dari pada kepentingan organisasi.

5. Pengarahan (*direction*)

Adalah fungsi mengatur kegiatan dengan cara memberikan intruksi dan penjelasan kepada bawahan mengenai kebutuhan-kebutuhan bagi suatu rencana. Dan dapat dilakukan secara lisan (dilakukan untuk pengarahannya teknis) maupun tulisan (dilakukan untuk hal-hal yang perlu dipersuasikan atau dimotivasikan).

6. Pemeriksaan (*supervision*)

Fungsinya adalah memastikan pekerjaan dilakukan sesuai dengan rencana dan instruksi atau tidak. Tujuannya memastikan apakah para pekerja mengerti segala petunjuk dan apakah mereka mengerjakannya.

7. Perbandingan (*comparison*)

Perbandingan mencatat penyimpangan –penyimpangan dari pekerjaan yang direncanakan; mencari sebab-sebab dari penyimpangan. Apabila terdapat kelainan-kelainan dari rencana, maka hal ini dilaporkan kepada pimpinan untuk dikoreksi.

8. Perbetulan (*corrective action*)

Adalah fungsi membetulkan penyimpangan-penyimpangan dan pekerjaan yang direncanakan. Dapat dilakukan dengan tiga cara:

- a. Menyesuaikan kegiatan dengan rencana

- b. Merubah standar agar ssuai dengan kegiatan. Jika asumsi atau kondisi yang didasarkan pada rencana berubah. Merubah kedua-duanya, baik kegiatan maupun rencana, sehingga menjadi sesuai.

2.2.3 Jenis-jenis Pengawasan

Jenis-jenis pengawasan :²²

1. Pengawasan represif, yaitu pengawasan yang dilakukan kemudian
Keputusan-keputusan badan-badan yang bertingkat lebih rendah akan dicabut kemudian apabila bertentangan dengan undang-undang atau kepentingan umum. Dalam situasi yang menuntut tindakan cepat, dapat juga diambil tindakan penangguhan keputusan, sebelum dilakukan pencabutan.
2. Pengawasan preventif yaitu pengawasan yang dilakukan sebelumnya
Yang dinamakan pengawasan preventif adalah pengawasan terhadap keputusan-keputusan dari aparat pemerintah yang lebih rendah yang dilakukan sebelumnya. Surat-surat keputusan aparat pemerintah yang lebih rendah umpamanya baru mempunyai kekuatan hukum dari sebuah badan yang lebih rendah yang baru diambil jika sebelumnya telah mendapat surat pernyataan tidak berkeberatan atau surat kuasa dari badan yang lebih tinggi.
3. Pengawasan yang positif
Yang termasuk dalam bentuk pengawasan ini adalah keputusan-keputusan badan-badan yang lebih tinggi untuk memberikan pengarahan dan

²²*ibid.hal 75-77*

petunjuk-petunjuk kepada badan-badan yang lebih rendah. Kadang-kadang juga terjadi badan-badan yang lebih tinggi kadang-kadang memaksakan instansi yang lebih rendah untuk kerjasama tertentu.

4. Kewajiban untuk memberitahu

Kadang-kadang beberapa keputusan baru boleh diambil oleh badan yang lebih rendah setelah mengadakan perundingan dengan badan-badan yang lebih tinggi, atau badan-badan yang lebih tinggi itu memperoleh kesempatan sebelumnya untuk memberikan nasehat-nasehat pada badan-badan lebih rendah mengenai satu persoalan

5. Konsultasi dan perundingan

Kadang-kadang beberapa keputusan baru boleh diambil oleh badan-badan yang lebih rendah setelah mengadakan perundingan dengan badan-badan yang lebih tinggi, atau badan-badan itu memperoleh kesempatan sebelumnya untuk memberikan nasehat-nasehat pada badan-badan lebih rendah mengenai suatu persoalan.

6. Hak banding administratif

Bentuk pengawasan yang terakhir sebagian juga terletak pada bidang-bidang perlindungan hukum administrasi. Ada kalanya terhadap keputusan-keputusan badan yang lebih rendah dapat diajukan banding oleh mereka yang mempunyai hak banding tertentu (seperti warga Negara, pejabat pemerintah dan badan-badan pemerintah lainnya) pada suatu badan umum yang lebih tinggi. Suatu putusan banding sekaligus mencakup suatu uji kebijaksanaan oleh badan yang lebih tinggi itu. Di samping bentuk-bentuk pengawasan yang disebutkan di atas ada juga alat-alat yang

lain yang dapat dipakai oleh badan yang lebih rendah dalam memberikan pengarahan kepada badan-badan yang lebih rendah.

7. Dinas-dinas pemerintah yang didekonsentrasi

Dinas-dinas jabatan dari pemerintah pusat seringkali tersebar di seluruh negeri antara lain kepada badan-badan pemerintah yang lebih rendah untuk mengadakan kontrol, memberikan nasehat dan sebagainya.

8. Keuangan

Kadangkala dalam hal keuangan badan-badan pemerintah yang lebih rendah terkait pada badan yang lebih tinggi. Untuk pemasukan mereka terkait pada dana dari pemerintah pusat, sehingga dengan itu pemerintah pusat dapat mempengaruhi kebijaksanaan, mereka melalui macam ketentuan dan persyaratan.

9. Perencanaan

Seringkali badan-badan pemerintah yang lebih rendah berkewajiban untuk membuat rencana yang menguraikan tujuan-tujuan kebijaksanaan mereka, menguraikan kegiatan-kegiatan yang mereka akan laksanakan dan sarana-sarana apa yang mereka butuhkan untuk itu. Suatu rencana bukan hanya suatu alat bantu bagi pelaksanaan kebijaksanaan badan-badan itu sendiri, tetapi juga suatu pegangan untuk bertindak bagi badan-badan lebih tinggi, apakah dalam bentuk pengawasan, pemberian dana, dan sebagainya.

10. Pengangkatan untuk pemerintah pusat

Perlu juga diingatkan bahwa kemungkinan yang paling akhir dari bentuk pengarahan ini adalah pengaruh dari pemerintah pusat terhadap kebijaksanaan badan-badan yang lebih rendah, dengan mengangkat para

pejabat Negara pada posisi dalam yang lebih rendah. Di negeri Belanda umpamanya seorang Walikota (Ketua Dewan Kotapraja dan pelaksana harian) diangkat oleh Pemerintah Pusat.

2.2.4 Bentuk-bentuk pengawasan

1. Pengawasan pendahulu (*feedforward Control, steering Controls*). Diranacang untug mengantisipasi penyimpangan standar dan memungkinkan koreksi dibuat sebelum kegiatan terselesaikan. Pengawasan ini efektif bila manajer dapat menemukan informasi yang akurat dan tepat waktu perubahan yang terjadi atau perkembangan tujuan.
2. Pengawasan Bersamaan (*Concurrent Control*), yaitu pengawasan “YA-TIDAK”, diaman suatu aspek aharus memenuhi syarat yang ditentukan sebelum kegiatan dilakukan guna menjamin ketepatan pelaksanaan kegiatan.
3. Pengawasan Umpan Balik (*Feedback Control, Past-Action Controls*), yaitu mengukur hasil suatu kegiatan yang telah dilaksanakan, guna mengukur penyimoangan yang mungkin terjadi atau tidak sesuai yang telah ditentukan.²³

2.2.5 Prinsip-prinsip pengawasan

Upaya untuk mendapatkan pengawasan yang efektif, maka perlu dipenuhi prinsip- prinsip dari pengawasan itu sendiri. Menurut Handayaniingrat, prinsip- prinsip pengawasan antara lain:

- a. Pengawasan berorientasi kepada tujuan organisasi.
- b. Pengawasan harus bersifat objektif, jujur, dan mendahulukan kepentingan umum daripada kepentingan pribadi.

²³ Andri Feriyanto, Endang Shyta T, *Pengantar Manajemen*, (Yogyakarta: Media Tera, 2015), hal.66.

- c. Pengawasan harus berorientasi terhadap kebenaran menurut peraturan-peraturan yang berlaku, berorientasi terhadap kebenaran atas prosedur yang telah ditetapkan, dan berorientasi terhadap tujuan (manfaat) dalam pelaksanaan pekerjaan.
- d. Pengawasan harus menjamin daya dan hasil guna pekerjaan.
- e. Pengawasan harus berdasarkan standar yang objektif, teliti dan tepat.
- f. Pengawasan harus bersifat terus-menerus(*continue*).
- g. Hasil pengawasan harus dapat memberikan umpan balik (feedback) terhadap perbaikan dan penyempurnaan dalam pelaksanaan, perencanaan, dan kebijaksanaan untuk waktu yang akan datang.

Pengawasan tidak hanya sekali dilakukan, tetapi harus secara terus-menerus serta mempunyai hubungan satu sama lain. Dengan kata lain pengawasan merupakan bagian yang terintegrasi dengan manajemen, aparat pengawasan diusahakan sekecil mungkin. Aparat pengawasan memiliki tugas dan fungsi dalam struktur organisasi yang ditentukan secara teliti. Menurut Handyaningrat, kriteria aparat pengawasan bekerja efektif:

- a. Pemahaman terhadap prosedur dan metode pengawasan.
- b. Tingkat kepatuhan terhadap jam kerja.

2.3 Kendaraan

2.3.1 Pengertian Kendaraan

Kendaraan atau angkutan atau wahana adalah alat transportasi, baik yang digerakkan oleh mesin maupun oleh makhluk hidup. Kendaraan ini biasanya buatan manusia (mobil, motor, kereta, perahu, dan pesawat), tetapi ada yang bukan buatan manusia dan masih bisa disebut kendaraan, seperti gunung es dan

batang pohon yang mengambang. Kendaraan tidak bermotor dapat juga digerakkan oleh manusia atau ditarik oleh hewan, seperti gerobak.²⁴

Menurut Pasal 1 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, sedangkan Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

2.3.2 Jenis – Jenis Kendaraan

1. Kendaraan Riangan (KR)

a. Kendaraan Penumpang (mobil)

Mobil (kependekan dari otomobil yang berasal dari bahasa Yunani ‘autos’ (sendiri) dan Latin ‘movére’ (bergerak)) adalah kendaraan beroda empat atau lebih yang membawa mesin sendiri. Pada awalnya mobil merupakan kendaraan bertenaga uap. Pertama kali dibuat pada akhir abad 18. Nicolas-Joseph Cugnot dengan sukses mendemonstrasikan kendaraan tersebut pada tahun 1769.

2. Kendaraan Berat (KB)

Contoh kendaraan berat yaitu truk dan bus.

a. Truk

Truk adalah sebuah kendaraan bermotor untuk mengangkut barang, disebut juga sebagai mobil barang. Dalam bentuk yang kecil mobil barang disebut

²⁴<http://pengertianapaaja.blogspot.com/2018/06/pengertian-kendaraan.html> diakses pada tanggal 7 November 2018

sebagai pick-up, sedangkan bentuk lebih besar disebut sebagai truk tronton, sedang yang digunakan untuk angkutan peti kemas dalam bentuk tempelan disebut sebagai truk trailer. Daya angkut truk tergantung kepada beberapa variabel, diantaranya jumlah ban, jumlah sumbu/ konfigurasi sumbu, muatan sumbu, kekuatan ban, daya dukung jalan.

b. Bus

Bus adalah kendaraan besar beroda, digunakan untuk membawa penumpang dalam jumlah besar. Istilah bus ini berasal dari bahasa Latin, *omnibus*, yang berarti “(kendaraan yang berhenti) di semua (perhentian)”. Bus memiliki beberapa jenis.

3. Kendaraan Tidak Bermotor

Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang tidak digerakkan oleh peralatan teknik, yang biasanya peralatan tersebut terdapat pada kendaraan bermotor. Umumnya kendaraan tidak bermotor digerakkan oleh tenaga hewan ataupun manusia. Contoh kendaraan tidak bermotor yaitu becak dan sepeda.

a. Becak

Becak (dari bahasa Hokkien: *be chia* “kereta kuda”) adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal becak adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi

b. Sepeda

Sepeda adalah benda transportasi yang sederhana, tanpa motor sehingga di Indonesia dikenal sebagai kereta angin. Dari bangun sepeda inilah yang akhirnya dibuat sepeda motor. Seperti ditulis Ensiklopedia Columbia,

nenek moyang sepeda diperkirakan berasal dari Prancis. Menurut kabar sejarah, negeri itu sudah sejak awal abad ke-18 mengenal alat transportasi roda dua yang dinamai velocipede. Bertahun-tahun, velocipede menjadi satu-satunya istilah yang merujuk hasil rancang bangun kendaraan dua roda. Yang pasti, konstruksinya belum mengenal besi. Modelnya pun masih sangat “primitif”. Ada yang bilang tanpa engkol, pedal tongkat kemudi (setang). Ada juga yang bilang sudah mengenal engkol dan setang, tapi konstruksinya dari kayu.²⁵

2.4 Angkutan Barang

Menurut Zaeni Ashadi, angkutan barang adalah muatan yang diangkut oleh kendaraan khusus barang, yang dapat diperdagangkan atau tidak dapat diperdagangkan dan berbagai jenis yang diklasifikasikan sebagai barang umum (*general goods*), barang-barang berbahaya (*dangerous goods*), barang yang mudah rusak (*perishable goods*), barang beracun termasuk pula *animal product*, jenazah, hewan, ikan, tumbuh-tumbuhan dan lain-lain.²⁶ Menurut Pasal 160 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas. angkutan barang umum; dan b. angkutan barang khusus. Angkutan barang umum ialah angkutan barang pada umumnya, yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus, sedangkan angkutan barang khusus adalah angkutan yang membutuhkan mobil barang yang dirancang khusus untuk mengangkut

²⁵ *Jenis-jenis kendaraan* <https://kasriani.wordpress.com/2011/02/14/jenis-jenis-kendaraan/> di akses pada tanggal 07 Juli 2019

²⁶ Asyhadie, Zaeni. 2006. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaanya di Indonesia*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta. hal 38

benda yang berbentuk curah, cair, dan gas, peti kemas, tumbuhan, hewan hidup, dan alat berat serta membawa barang berbahaya, antara lain barang yang mudah meledak; gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu; cairan mudah menyala; padatan mudah menyala; bahan penghasil oksidan; racun dan bahan yang mudah menular; barang yang bersifat radioaktif; dan barang yang bersifat korosif. Mengenai jumlah beban angkutan barang antar kota yang harus dapat izin, berdasarkan ketentuan Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan:

1. Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan Mobil Barang.
2. Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor.
3. Persyaratan teknis untuk mobil penumpang dan mobil bus meliputi:
 - a. tersedia ruang muatan dan/atau tempat muatan yang dirancang khusus;
 - b. barang yang diangkut sesuai dengan ruang muatan;
 - c. jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut sesuai dengan tipe kendaraannya.

Menurut Pasal 60 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai:

- a. Tata cara pemuatan;
- b. Daya angkut;

- c. Dimensi kendaraan; dan
- d. Kelas jalan yang dilalui.

Daya angkut tersebut ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan. Menurut Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengaturan mengenai kelas jalan, yaitu:

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

ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Tata cara pengangkutan barang ini pun diatur di dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan , dimana dalam Pasal 7-Pasal 10 Kepmenhub No. 69/1993 diatur mengenai tata cara Pengangkutan Barang Umum, yakni antara lain:

1. Menaikkan dan/atau menurunkan barang umum harus:
 - a. dilakukan pada tempat-tempat yang tidak mengganggu keamanan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas
 - b. pemuatan barang umum dalam ruangan kendaraan pengangkutnya harus ditutup dengan bahan yang tidak mudah rusak dan diikat dengan kuat.
2. Barang umum yang menonjol melampaui bagian terluar belakang mobil barang tidak boleh melebihi 2.000 milimeter. Bagian yang menonjol lebih dari 1.000 milimeter, harus diberi tanda yang dapat memantulkan cahaya yang ditempatkan pada ujung muatan. Apabila barang umum yang menonjol menghalangi lampu-lampu atau pemantul cahaya, maka pada ujung muatan tersebut ditambah, lampulampu dan pemantul cahaya.
3. Pemuatan barang umum dalam ruang muatan mobil barang harus disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional pada sumbu-sumbu kendaraan

2.5 Dasar hukum Angkutan Barang

Berdasarkan Undang-Undang Nomor.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, banyak sekali aturan yang tersebar dalam pasal demi pasal

mengenai ketentuan pelanggaran dan tata cara pemuatan dimensi mobil barang seperti yang diatur dalam undang-undang ini, meliputi; Pasal 48, mengatur soal persyaratan teknis dan laik jalan; Pasal 49, 50, 51, 52, 53, dan Pasal 54, mengatur masalah pengujian kendaraan bermotor. Pasal 71, soal kewajiban pemilik kendaraan bermotor melapor kepada POLRI; dan Pasal 106 Ayat (3) dan Ayat (5), mengatur kewajiban pengemudi kendaraan bermotor; Pasal 169, terkait pengawasan muatan barang; Pasal 262, mengatur tentang kewenangan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil); Pasal 277, mengatur ketentuan pidana tentang kewajiban uji tipe; Pasal 285 Ayat (2), mengatur ketentuan pidana tentang persyaratan teknis kendaraan bermotor; Pasal 286, ketentuan pidana tentang persyaratan laik jalan kendaraan bermotor; dan Pasal 287 Ayat (6), ketentuan pidana tentang penggandengan dan penempelan kendaraan bermotor. Pasal 288 Ayat (3), mengenai ketentuan pidana tentang surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala; Pasal 301, mengenai ketentuan pidana tentang jaringan jalan sesuai kelas jalan; Pasal 305, mengatur ketentuan pidana tentang kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus; Pasal 306, soal ketentuan pidana tentang surat muatan; Pasal 307, mengenai ketentuan pidana tentang tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan angkutan barang umum; dan Pasal 308, mengenai ketentuan pidana tentang perizinan angkutan. Disamping itu, ketentuan lainnya yang terdapat di dalam Peraturan Pemerintah Nomor. 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi, yakni Pasal 115, mengenai ukuran dan muatan kendaraan bermotor.²⁷

²⁷ *Dasar hukum Pelaksanaan Angkutan Barang* <https://sumbarprov.go.id/details/news/12869>.
Dikutip tanggal 1 november 2018

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan normatif dan empiris. Pendekatan secara normatif, yaitu pendekatan yang dilakukan dengan cara mengumpulkan dan mempelajari peraturan-peraturan hukum yang berlaku dan erat kaitannya dengan permasalahan penelitian yang meliputi peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen resmi, dan sumber lainnya yang meliputi pendekatan yang dilakukan dengan cara melihat pada kenyataan langsung atau sesungguhnya, terhadap pihak yang berkompeten di lokasi penelitian dan mengumpulkan informasi yang berhubungan dengan Pengawasan Angkutan Barang.²⁸

3.2 Sumber Data

Data merupakan sekumpulan informasi yang dibutuhkan dalam pelaksanaan suatu penelitian yang berasal dari berbagai sumber. Berdasarkan sumbernya, data terdiri dari data lapangan dan kepustakaan. Jenis data meliputi data primer dan sekunder. Data yang digunakan dalam penelitian sebagai berikut :

²⁸ Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum. Rineka Cipta. Jakarta. 1983. Hlm.14*

1. Data Primer

Data primer adalah data utama yang di peroleh secara langsung dari lapangan penelitian dengan cara melakukan wawancara dengan infoman penelitian

Informan penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Sekertaris Dinas Perhubungan Provinsi Lampung
- 2) Kepala Bidang Angkutan Transportasi Dara
- 3) Akademisi Bagian Hukum Administrasi Negara (HAN)
- 4) Pengendara Truk Angkutan Barang

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan =, dengan menelaah dan mengutip dari bahan kepustakaan dan melakukan pengkajian peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan bahasan. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari :

a. Bahan Hukum Primer, terdiri dari :

- 1) Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan
- 2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2007 Tentang Organisasi Perangkat Daerah
- 3) Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah,

Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah
Kabupaten/Kota

- 5) Keputusan menteri Perhubungan No.KM 5 Tahun 1995 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan
- 6) Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 1 Tahun 2000 tentang Penempatan Kelas Jalan di Pulau Sumatera

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum sekunder dalam penelitian ini bersumber dari bahan hukum yang dapat membantu pemahaman dalam menganalisa serta memahami permasalahan, berbagai buku hukum, arsip , dokumen dan makalah.

c. Bahan Hukum Tersier

Bersumber dari berbagai sumber pendukung bahan seperti kamus hukum dan sumber dari internet

3.3 Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data

3.3.1 Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

- a. Studi Pustaka, adalah pengumpulan data dengan menelaah dan mengutip dari bahan kepustakaan dan melakukan pengkajian peraturan peundang-undangan yang berkaitan dengan bahasan
- b. Studi Lapangan, dilakukann sebagai usaha mengumpulkan data secara langsung dilapangan penelitian guna memperoleh data yang dibutuhkan.

Studi lapangan dilaksanakan dengan wawancara kepada narasumber penelitian.

3.3.2 Prosedur Pengolahan Data

Data yang telah diperoleh selama pelaksanaan penelitian selanjutnya diolah dengan tahapan sebagai berikut :

1. Seleksi Data

Data yang terkumpul kemudian diperiksa untuk mengetahui kelengkapan data selanjutnya data dipilih sesuai dengan permasalahan yang diteliti

2. Klasifikasi Data

Penempatan data menurut kelompok-kelompok yang telah ditetapkan dalam rangka memperoleh data yang benar-benar diperlukan dan akurat untuk kepentingan penelitian.

3. Penyusunan Data

Penempatan data yang saling berhubungan dan merupakan satu kesatuan yang bulat dan terpadu pada subpokok bahasan sesuai sistematika yang ditetapkan untuk mempermudah interpretasi data.

3.4 Analisis Data

Data hasil pengolahan tersebut selanjutnya dianalisis secara deskriptif kualitatif yaitu menguraikan data secara bermutu dalam bentuk kalimat yang teratur, logis dan efektif sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil analisis guna menjawab permasalahan yang ada.

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa fungsi pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung melalui pengawasan secara langsung dan pengawasan secara tidak langsung masih kurang efektif karena pada pelaksanaannya masih ada praktik pungutan liar, baik secara langsung maupun dengan menggunakan koin terhadap pengemudi angkutan barang yang mengalami kelebihan muatan.

1. Pengawasan secara langsung dilakukan dengan mengoperasionalkan jembatan timbang dan melaksanakan pemeriksaan kendaraan angkutan barang berupa pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan dan pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran/surat tanda coba kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi.

Pengawasan secara tidak langsung dilaksanakan dengan memberlakukan tertib operasional angkutan barang, yaitu pengoperasian mobil barang di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan ambang batas laik jalan; pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang atau kendaraan khusus sesuai peruntukannya dan

pengoperasian mobil barang di jalan wajib sesuai dengan kelas jalan dan jaringan lintas yang ditetapkan.

2. Kelebihan muatan pada kendaraan dapat mengakibatkan dampak kerugian antara lain
 - a. Kerusakan jalan
Menyangkut biaya pemeliharaan jalan dan umur layanan jalan
 - b. Kerusakan kendaraan
Menyangkut umur operasi kendaraan

Selain itu juga mengancam keselamatan dan kelancaran lalu lintas, misalnya untuk keselamatan lalu lintas terdapat batasan dimensi kendaraan yaitu lebar maksimum 2.5 m, tinggi maksimum 4.2 m atau melebihi kecil dari 1.7 x lebar kendaraan, panjang maksimum kendaraan adalah 12 m , sedangkan untuk kendaraan rangkaian gandeng 18 m, kerugian lainnya adalah mengakibatkan polusi udara dan suara, misalnya kecepatan kendaraan turut mempengaruhi adanya polusi udara.

5.2 Saran

1. Perlu dilakukan secara tegas terhadap pelanggaran kelebihan muatan yang melebihi Muatan Sumbu Terberat (MST), dengan adanya pembatasan jumlah berat kendaraan angkutan barang yang melanggar dan membuat tim khusus dan berkoordinasi dengan aparat penegak hukum untuk meminimalisir praktik pungutan liar.
2. Memaksimalkan fungsi dari jembatan timbang sebagai pemantauan angkutan barang di jalan yang hasilnya dapat digunakan dalam perencanaan transportasi darat yang tepat guna dan Pemerintah Provinsi dapat memberikan jaminan kepada masyarakat untuk mendapatkan layanan perhubungan yang nyaman dan aman.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Anwar. Saiful. *Sendi-Sendi Hukum Administrasi Negara*, Glora Madani Press, Jakarta, 2004
- Asyhadie, Zaeni. 2006. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaanya di Indonesia*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta
- Bohari, *Pengawasan Keuangan Negara*, Rajawali Pers, Jakarta, 1992
- Koencoro Halim, Diana. *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2004
- Feriyanto , Andri. Endang Shyta T, *Pengantar Manajemen*,(Yogyakarta:Media Tera, 2015)
- Hidjaz, Kamal. *Efektivitas Penyelenggaraab Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia*. Pustaka Refleksi. Makasar, 2010
- HR, Ridwan. *Hukum Administrasi Negara*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta, 2013
- M.N. Nasution, 2008, *Manajemen Transportasi*, Bogor: Ghalia Indonesia
- Nurdin Usman. 2002. *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*. Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada
- Nurmayani, *Hukum Administrasi Daerah*, Bandar Lampung, 2009

Onong Uchjana Effendy, *Sistem Informasi Manajemen* (Bandung: Mandar Maju,1996)

M Hadjon, Philipus. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*.(Yogyakarta:UGM Press). 2002 Cet. Ke-8

Sujanto, *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986

Syukur , Abdullah. 1987. Kumpulan Makalah “*Study Implementasi Latar Belakang Konsep Pendekatan dan Relevansinya Dalam Pembangunan*”, Persadi, Ujung Pandang

Indroharto. Usaha memahami undang-undang tentang peradilan Tata Usaha Negara. Jakarta: Pustaka Harapan, 1993

Manan, Bagir. Wewenang Provinsi, Kabupaten, dan Kota dalam rangka otonomi Daerah. Fakultas Hukum Unpad. Bandung, 2000

B. PERATURAN PERUNDANG UNDANGAN

Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah

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

Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2007 Tentang Organisasi Perangkat Daerah

C. WEBSITE

Dasar hukum Pelaksanaan Angkutan Barang
<https://sumbarprov.go.id/details/news/12869>. Dikutip tanggal 1
november 2018

<http://pengertianapaaja.blogspot.com/2018/06/pengertian-kendaraan.html> diakses
pada tanggal 7 November 2018

<http://hukumkita07.blogspot.com/2015/09/sejarah-singkat-regulasi-lalu lintas.html>
diakses pada tanggal 27 November 2018

Jenis-jenis kendaraan <https://kasriani.wordpress.com/2011/02/14/jenis-jenis-kendaraan/> di akses pada tanggal 07 November 2018