

EFEKTIVITAS PENGAWASAN PUNGUTAN LIAR DI JEMBATAN TIMBANG

Samodra Wibawa, Arya Fauzy F.M., dan Ainun Habibah

FISIPOL UGM, Bulaksumur, Yogyakarta 55281, Telp. (0274) 563362, e-mail: samodra03@yahoo.com

Abstract: Effectiveness Controlling of Illegal Payment at Weigh Bridge. Bribery or illegal payments in the street, especially in the transportation of goods in weighing bridge, is still rampant. This lead to various negative impacts, such as accidents, road damage and loss of the state treasury. Some provinces have actually set up rules to prevent it, but the Transportation Department Officials did not implement it properly. This study aims to determine the effectiveness controlling of illegal payment at weigh stations. The method used in this research is a case study with the object of study illegal payments at weigh Karasidenan Surakarta. Results showed that officers conducted surveillance on the bridge transportation agencies have not been effective because internal controls are less well supported by external controls of outside agencies as well as from service users weigh bridge itself. The implications of the results of this study suggest the need for cooperation of all parties concerned to work together to comply with rule of Jateng on Control of Goods Transport (No. 1/2012), so rampant illegal payment at weigh stations can be minimized.

Key words: illegal payment, outward-looking strategy, inward-looking strategy, effectiveness of controlling.

Abstrak: Efektivitas Pengawasan Pungutan Liar di Jembatan Timbang. Suap atau pungutan liar di jalan, terutama dalam transportasi barang di jembatan timbang, masih merajalela. Hal ini menyebabkan berbagai dampak negatif, seperti kecelakaan, kerusakan jalan dan hilangnya kas negara. Beberapa propinsi telah benar-benar menyiapkan aturan untuk mencegah hal itu, tetapi pejabat Dinas Perhubungan tidak menerapkannya sebagaimana mestinya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektivitas pengawasan pungutan liar di jembatan timbang. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus dengan obyek penelitian pungutan liar di jembatan timbang eks Karesidenan Surakarta. Hasil penelitian menunjukkan, bahwa pengawasan yang dilakukan petugas Dinas Perhubungan pada jembatan timbang belum efektif karena pengawasan internal kurang didukung oleh pengawasan eksternal, baik dari instansi lain maupun dari pengguna jasa jembatan timbang itu sendiri. Implikasi dari penelitian ini menunjukkan perlunya kerjasama dari semua pihak yang terkait untuk secara bersama-sama mentaati Perda Jateng tentang Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan (No. 1/2012), sehingga maraknya pungutan liar di jembatan timbang dapat diminimalisir.

Kata kunci: pungutan liar, strategi eksternal, strategi internal, efektivitas pengawasan.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan urat-nadi perekonomian. Buruknya transportasi akan menjadikan ekonomi lesu, dan harga barang-jasa naik. Ekonomi biaya tinggi di sektor transportasi ini disebabkan oleh infrastruktur yang tidak layak. Waktu tempuh dalam distribusi barang dan jasa lama, biaya operasional pun membengkak. Karenanya pemerintah berkewajiban membangun infrastruktur sebaik mungkin, baik jalan raya, rel kereta api, pelabuhan dan bandara, agar masyarakat dapat memanfaatkan untuk kesejahteraannya. Namun, ketika fasilitas jalan raya sudah mulus, misalnya,

seringkali pengusaha ekspedisi merusaknya dengan cara mengangkut barang dengan muatan berlebih. Akibatnya jalan mudah rusak, yang memaksa pemerintah mengeluarkan anggaran perbaikan. Ini berarti pemerintah terpaksa menunda pekerjaan lain, mengurangi anggaran untuk sektor lain seperti kesehatan dan pendidikan.

Dapat dilihat di beberapa tempat jalan rusak berat akibat truk-truk angkutan yang melebihi tonase. Hal ini disebabkan karena toleransi jumlah barang yang diizinkan (JBI) masih 50-60%, artinya jalan yang direncanakan untuk beban sumbu tunggal 8 sampai 10 ton masih diizinkan dilewati

truk dengan sumbu tunggal 16 ton. Dengan toleransi setinggi ini kerusakan jalan terjadi 6.5% kali lebih cepat (Tamin dkk., 2008) atau bahkan lebih cepat lagi. Tidak sedikit jalan yang telah rusak hanya dalam waktu setahun!

Rusaknya jalan raya menjadikan biaya operasional kendaraan meningkat. Karena banyak ruas jalan yang rusak dan gampang rusak setelah diperbaiki maka di Indonesia biaya operasional kendaraan lebih tinggi dibanding di negara-negara lain di Asia. Berdasarkan hasil Survei Bank Dunia 2010, Indonesia menduduki peringkat ke-75 dari 150 negara dalam Peringkat Global Indeks Kinerja Logistik (*Vivanews*, 2011). Ini dibarengi dengan pungutan resmi dan tidak resmi oleh pegawai Dinas Perhubungan, polisi dan preman yang besar, yang bisa mencapai setengah dari keseluruhan biaya operasional tersebut. Bahkan menurut Organda, pungutan liar di jalan raya, terutama terhadap truk-truk pengangkut barang bisa mencapai Rp18 miliar per tahun. Kelebihan muatan bagi pemilik barang dan operator angkutan yang dilakukan dalam rangka menutupi pengeluaran operasi yang disebabkan oleh pungutan liar yang dilaksanakan oleh oknum petugas maupun preman bisa mencapai 11% dari total biaya operasi (Izzi, 2009).

Itu semua berakibat pada jeleknya iklim investasi di Indonesia. Pemilik usaha gagal mencapai target pasar yang menguntungkan. Kegiatan perdagangan antar daerah terhambat, dan lebih dari itu para pengusaha lokal tidak mampu melakukan integrasi ke dalam pasar yang lebih besar (Asia Foundation, 2008). Kerugian negara (pemerintah dan masyarakat) bisa mencapai ratusan trilyun tiap tahunnya.

Untuk mencegah kerusakan jalan akibat tonase yang berlebihan, sudah sejak lama jembatan timbang dioperasikan untuk membatasi jumlah beban yang diangkut truk. Jembatan timbang adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan barang/truk yang berfungsi mengetahui berat kendaraan beserta muatannya. Dengan adanya jembatan timbang ini diharapkan jumlah muatan barang dapat dikontrol. Truk dengan muatan barang berlebih tidak boleh berjalan di jalan raya. Namun pada kenyataannya dengan suap para sopir truk yang muatannya berlebihan dapat melewati jembatan timbang. Dengan kata

lain, suap (di sisi sopir atau pengusaha) atau pungli (di sisi pegawai Dishub) menjadikan jembatan timbang tidak berfungsi. Apa yang diidamkan oleh pemerintah (dan masyarakat seluruhnya), yakni sistem transportasi yang handal, efektif dan efisien, tidak kunjung terwujud.

Dalam menjalankan tugasnya, aparat memang sering menarik uang ekstra dari layanan yang diberikan kepada warga masyarakat untuk kepentingan pribadi. Hal inilah yang disebut dengan pungutan liar (pungli). Istilah pungli menjadi terkenal sejak tahun 1977 ketika Kepala Staf Kopkamtib (Komando Operasi Keamanan dan Ketertiban) berkerja sama dengan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara gencar melaksanakan OPSTIB (Operasi Tertib) dengan tujuan utama memberantas pungli.

Secara umum pungli diartikan sebagai pungutan yang dilakukan secara tidak sah atau melanggar aturan, oleh dan untuk kepentingan pribadi oknum petugas. Pungli adalah penyalahgunaan wewenang, tujuannya untuk memudahkan urusan atau memenuhi kepentingan dari si pembayar pungutan. Jadi pungli melibatkan dua pihak (pengguna jasa dan oknum petugas), melakukan kontak langsung untuk melakukan transaksi rahasia maupun terang-terangan. Oleh sebab itu, pungli pada umumnya terjadi pada tingkat lapangan, dilakukan secara singkat dengan imbalan langsung (biasanya berupa uang).

Istilah lain yang mirip dengan pungli dan suap adalah penyogokkan (*graft*), yakni pemberian sesuatu atau upeti untuk maksud memuluskan sesuatu yang tidak sesuai dengan prosedur. Ini lebih dekat kepada penyuapan, di mana pihak masyarakatlah yang aktif bertindak. Istilah lain adalah pemerasan (*extortion*), yakni permintaan setengah memaksa oleh pejabat kepada masyarakat agar prosedur yang diberikan tidak berbelit-belit atau agar beberapa ketentuan aturan dapat dilewati. Inilah yang lebih dekat dengan istilah pungli.

Dengan demikian unsur-unsur yang melekat pada tindakan pungutan liar adalah sebagai berikut (Kumorotomo, 2003):

1. Setiap pungli bersumber pada kekuatan, kekuasaan, atau kewenangan. Pelaku-pelaku pungli adalah orang-orang atau kelompok oknum yang memperoleh kekuasaan atau

- wewenang dari instansi atau negara dan memanfaatkannya untuk kepentingan pribadi. Pungli mengandung arti bahwa yang hendak diubah atau diselewengkan adalah keputusan-keputusan pribadi yang menyangkut urusan-urusan instansi atau negara.
2. Pungli melibatkan fungsi ganda yang kontradiktif dari pejabat-pejabat yang melakukannya. Ketika seorang pejabat atau oknum disogok untuk mengeluarkan izin surat dispensasi muatan oleh supir atau perusahaan ekspedisi angkutan barang, perbuatan mengeluarkan izin itu merupakan fungsi dari jabatannya sekaligus kepentingan pribadinya. Sebenarnya surat dispensasi muatan itu ditujukan untuk angkutan barang yang kelebihan muatan sebesar 10% dari batas muatan yang tertera pada buku KIR, akan tetapi pegawai demi memperkaya diri sendiri kadang-kadang atau bahkan sering meloloskan truk yang bermuatan jauh lebih berat dari itu.
 3. Orang-orang atau oknum yang melakukan tindakan pungli tersebut biasanya berusaha untuk merahasiakan perbuatannya. Bisa saja pungli berlangsung terbuka dan massif, karena sudah terbiasa dan diterima oleh masyarakat. Akan tetapi pada hakekatnya semua pelakunya tidak mau berterus-terang. Jadi, meskipun sudah menjadi kebiasaan, mereka tidak bersedia untuk diliput media massa. Hal ini disebabkan karena setiap tindakan pungli pada hakikatnya mengandung unsur penipuan dan bertentangan dengan hukum.
 4. Pungutan liar dilakukan dengan tujuan untuk kepentingan pribadi, kelompok, atau instansi tertentu. Oleh karena itu, pungutan liar akan senantiasa bertentangan dengan kepentingan instansi, kepentingan negara atau kepentingan umum.
 5. Pungli dilakukan secara sadar dan disengaja oleh para pelakunya. Ini berbeda dengan mal-administrasi atau salah urus (*mis-management*), yang meskipun merugikan tapi cenderung dilakukan secara tidak sengaja, teledor atau lalai.

Pungutan liar sebagian besar dikaitkan dengan penggelapan sejumlah uang atau hal-hal yang bersifat material. Dalam perbendaharaan kata bahasa Indonesia, pungutan liar diartikan

sebagai: perbuatan yang busuk seperti penggelapan uang dan penerimaan uang sogok. Dalam kamus bahasa Indonesia pungli diartikan sebagai penyelewengan atau penggelapan (uang negara, perusahaan, dan sebagainya) untuk keuntungan pribadi atau orang lain. Pungli adalah suatu bentuk korupsi. Untuk pertama kalinya korupsi menjadi istilah yuridis dalam Peraturan Penguasa Militer tentang Pemberantasan Korupsi (PRT/PM/06/1957). Di dalam peraturan ini, korupsi diartikan sebagai perbuatan-perbuatan yang merugikan keuangan dan perekonomian negara. Menurut Kumorotomo (2003) tindakan pungli adalah korupsi. Hal ini diindikasikan karena:

1. Setiap perbuatan yang dilakukan oleh siapa-pun juga untuk kepentingan diri sendiri, untuk kepentingan orang lain, atau untuk kepentingan suatu badan usaha yang langsung menyebabkan kerugian bagi keuangan dan perekonomian negara.
2. Setiap perbuatan yang dilakukan oleh seorang pejabat yang menerima gaji atau upah dari keuangan negara ataupun dari suatu badan yang menerima bantuan dari keuangan negara atau daerah yang dengan mempergunakan kesempatan atau kewenangan atau kekuasaan yang diberikan kepadanya oleh jabatan, langsung atau tidak langsung membawa keuntungan material baginya.

Jadi pungli pada dasarnya adalah penyalahgunaan wewenang oleh seorang pegawai untuk memperoleh penghasilan tambahan dari pemakai jasanya. Pungli ini mencakup pula pengertian suap (*bribery*) pada orang-orang bukan pegawai negeri, misalnya pemberian uang kepada penyedia jasa keamanan atau oknum yang menjadi *backing* keamanan angkutan barang. Imbalan atau balasan dari pihak ketiga yang diterima atau imbalan yang diminta oleh seorang pejabat untuk diteruskan kepada keluarganya, instansinya maupun orang-orang yang punya hubungan pribadi dengannya, juga dapat dianggap sebagai korupsi walaupun dia tidak menerima uang atau keuntungan lain secara langsung.

Fenomena pungli dan korupsi yang terjadi pada jembatan timbang merupakan penyakit birokrasi. Tugas pengawasan yang dilakukan aparat pemerintah untuk melayani dan mengatur

masyarakat diselewengkan tidak untuk kepentingan masyarakat melainkan untuk memenuhi kebutuhan pribadi. Karena itu birokrasi harus dibersihkan, agar menjadi birokrasi yang baik. Untuk itu sejak akhir 1990-an diperkenalkan istilah *good governance*, di samping masih dipercayanya pengawasan sebagai hal yang harus dilakukan untuk menjamin bersihnya birokrasi (Prakoso, 1990). Namun demikian pengawasan yang dilakukan aparat birokrasi di jembatan timbang belum berjalan efektif baik dari segi manajemen maupun dari praktek di lapangan.

Dalam setiap manajemen, terdapat fungsi-fungsi yang menunjang terimplementasikannya sebuah kebijakan dengan baik, salah satu komponen yang terpenting adalah pengawasan (*controlling*). Pengawasan merupakan salah satu aspek penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, termasuk dalam pengoperasian jembatan timbang di jalan raya. Secara sederhana, pengawasan berarti proses pengamatan atas pelaksanaan seluruh kegiatan untuk menjamin agar semua pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya (Kumorotomo, 2003 dan Pasaribu, 2009). Pengawasan bisa dilakukan secara internal (*built in*, pengawasan melekat) oleh organ-organ pengawasan dalam suatu lembaga dan juga dapat dilakukan oleh pihak eksternal (Itjen Depdagri, 2012). Jika fungsi pengawasan berjalan dengan optimal, maka terjadinya pelanggaran akan mampu diminimalisir, sebaliknya pengawasan yang lemah akan memperluas kesempatan untuk melakukan penyimpangan dan penyalahgunaan wewenang dan penggunaan sumberdaya. Mekanisme pengawasan harus dibuat sedemikian rupa sehingga pengawasan akan berjalan dengan efektif dan mampu mencapai tujuan. Guna efektivitas pengawasan tersebut perlu adanya keseimbangan antara strategi mawas keluar (*outward-looking strategy*) dan strategi mawas kedalam (*inward-looking-strategy*). Strategi pertama dimaksudkan sebagai pembentukan manusia dan berbagai kelembagaan yang berada di luar organisasi pengawasan menjadi disiplin dan taat hukum, sedangkan strategi kedua adalah bagaimana mekanisme pengawasan tersebut dapat membentuk pelaksana pengawasan yang memiliki disiplin yang kuat, sehingga dapat

menjamin intensitas pengawasan (Alamsyah, 1997).

Berdasarkan uraian di atas, artikel ini berusaha untuk menjawab pertanyaan mengapa punglikerapkali terjadi di jembatan timbang di Indonesia? Apa sebenarnya yang menjadi penyebab penyimpangan tersebut? Faktor apa saja yang menjadi pemicu maraknya praktek pungutan liar di jembatan timbang?

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui efektivitas pengawasan pungutan liar yang terjadi di jembatan timbang, serta mengidentifikasi faktor-faktor penyebab terjadinya fenomena tersebut. Dan pada akhirnya tulisan ini berusaha untuk memberikan sumbang saran atas penyakit pungli serta cara memberantas suap/pungli yang terjadi di jembatan timbang. Dengan demikian diharapkan tulisan ini mampu memberikan sumbangsih terhadap semangat pemberantasan korupsi, termasuk korupsi kecil-kecilan tetapi berlangsung secara meluas seperti di jembatan timbang ini.

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *case study* (studi kasus). Obyek penelitiannya adalah kasus suap/pungli yang terjadi di jembatan timbang di eks Karasidenan Surakarta. Surakarta merupakan salah satu kota destinasi perdagangan yang strategis di Pulau Jawa. Kota ini merupakan salah satu tempat bongkar-muat barang yang berasal dari atau akan dikirim ke kota lain. Banyak truk dengan plat nomor luar kota dan juga luar Jawa yang mangkal di sini. Sedangkan data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan metode wawancara kepada narasumber dan informan serta metode observasi. Wawancara dilakukan terhadap sepuluh sopir dan beberapa pejabat daerah, diantaranya anggota komisi III DPRD Surakarta, sedangkan observasi dilakukan di jembatan timbang di Karasidenan Surakarta guna mengetahui secara langsung proses yang berlangsung di jembatan timbang. Data sekunder diperoleh dari telaah dokumen dan referensi yang terkait dengan penelitian ini. Proses analisis data dimulai dari data *collection* (pengumpulan data) data *reduction* (pemilihan

data) data *display* (penyajian data) dan *verifying/drawing* (penarikan kesimpulan)

HASIL

Peraturan tentang Jembatan Timbang dan Praktik Pungli

Untuk mencegah terjadinya pungli di jembatan timbang, maka pemerintah provinsi membuat beberapa aturan. Di Jawa Tengah ada Perda tentang Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan (No. 1/2012). Ketua Komisi D DPRD Jateng Rukmana Setya Budi menyatakan dalam suatu diskusi sebagai berikut:

"...Perda ini lahir karena adanya keprihatinan terhadap jembatan timbang yang selama ini dinilai banyak sekali pungutan liar atau pungli. Perda ini diharapkan dapat memberikan efek jera dengan hukuman kepada siapa saja yang melanggarnya, sehingga menjadikan jembatan timbang berfungsi maksimal..." (Suara Merdeka, 2012).

Secara umum, isi dari Peraturan Daerah adalah ketentuan tentang muatan angkutan barang. Pasal 2 berbunyi sebagai berikut:

(1) *Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan dimaksudkan untuk melindungi keselamatan pengemudi, pemakai jalan lain, muatan yang diangkut dan mobil angkutan barang dengan mengutamakan asas kepentingan umum, manfaat, kesinambungan dan kesadaran hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.*

(2) *Tujuan Pengendalian Muatan Angkutan Barang Di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk :*

- a. *ketertiban, kelancaran, keselamatan dan kenyamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;*
- b. *keselamatan operasional angkutan barang dan pengguna jalan lainnya;*
- c. *pengamanan jalan.*

Secara khusus, ada beberapa pasal yang memang dibuat untuk mencegah pungutan liar di jembatan timbang, seperti pasal 13 ayat (2), 15 ayat (1), pasal 22 ayat (1) (2) (3) yang berbunyi sebagai berikut:

1. *Klasifikasi pelanggaran kelebihan muatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat*

(2) *dikategorikan sebagai berikut :*

- a. *pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 5% (lima perseratus) sampai dengan 15% (lima belas perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat I;*
- b. *pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 15% (lima belas perseratus) sampai dengan 25% (dua puluh lima perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat II;*
- c. *pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 25% (dua puluh lima perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat III;*

2. *Pengenaan sanksi denda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1) ditetapkan tingkat pelanggaran menurut setiap golongan kendaraan:*

a. *besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan I ditetapkan:*

- *pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 10.000,- (sepuluh ribu rupiah);*
- *pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 20.000,- (dua puluh ribu rupiah);*

b. *besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan II ditetapkan:*

- *pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 30.000,- (tiga puluh ribu rupiah);*
- *pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah);*

c. *besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan III ditetapkan:*

- *pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah);*
- *pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);*

d. *besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan IV ditetapkan:*

- *pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);*
- *pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 60.000,- (enam puluh ribu rupiah).*

3. *Tata cara pengenaan sanksi dan denda pada pelanggaran kelebihan muatan diatur dalam pasal 22 ayat (1) (2) (3). Berikut petikannya:*

- ayat (1): *pengenaan sanksi denda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 dilakukan oleh petugas pengadministrasi.*
- ayat (2): *petugas pengadministrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melaksanakan pengenaan sanksi denda, diwajibkan untuk :*
 - a. *menerima pembayaran sanksi denda dan membuat tanda bukti penerimaan sanksi denda yang mencantumkan besaran sanksi denda;*
 - b. *menyetorkan penerimaan sanksi denda kepada Bendahara Penerimaan Pembantu dalam waktu paling lama 1 (satu) hari kerja terhitung sejak diterimanya sanksi denda.*
- ayat (3): *bendahara penerimaan pembantu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, menyetorkan ke Rekening Kas Umum Daerah dalam waktu paling lama 1 (satu) hari kerja terhitung sejak diterimanya sanksi denda.*

Masih ada ketentuan lain dalam perda itu guna mencegah pungutan liar di jembatan timbang, seperti penggunaan CCTV dalam “sistem informasi manajemen terpadu” dan pemeriksaan terhadap pengemudi yang tidak memenuhi sanksi denda. Secara keseluruhan, diinginkan agar aparat tidak melakukan penarikan biaya ekstra dan agar supir tidak memberikan uang suap untuk menghindari sanksi kelebihan muatan. Lebih dari itu dalam pengoperasian jembatan timbang Kepala Dishub dapat melibatkan polisi dan tentara. Ini disebutkan pasal 26:

- (1) *Formasi petugas alat penimbangan dalam jabatan kerja di setiap regu terdiri dari:*
 - a. *PPNS;*
 - b. *Penguji Kendaraan Bermotor;*
 - c. *Pengatur Lalu Lintas;*
 - d. *Operator Penimbangan;*
 - e. *Pengadministrasi Sanksi Denda;*
 - f. *Pengadministrasi Penindakan; dan*
 - g. *Operator Komputer;*
- (2) *Dalam pengoperasian alat penimbangan, Kepala Dinas dapat melibatkan personil Kepolisian Daerah Jawa Tengah dan Komando Daerah Militer IV Diponegoro.*

Namun aturan ini tampaknya sama sekali tidak efektif. Wawancara dan pengamatan di lapangan menunjukkan, bahwa pungli tetap saja berlangsung. Seorang sopir mengatakan:

“...*Semisal JBI (jumlah berat yang diijinkan)-nya 10 ton, sedangkan truk itu membawa muatan 15-17 ton, truk itu juga diloloskan kok mas... Tapi saya juga tahu peraturan tersebut. Lha gimana mas petugas timbangan yang ada bisa meloloskan truk yang membawa muatan lebih dengan memberikan uang mel mas. Jika peraturan itu benar-benar ditegakkan ya mas... mungkin banyak perusahaan ekspedisi yang gulung tikar mas... ”* (Wawancara dengan Doni, sopir truk berplat-nomor K-AF, Senin 7 Mei 2012).

Sopir lain mengatakan:

“...*Kalau masalah ngemel saya memberikan uang 10 ribu mas pada setiap timbangan,terkadang di timbangan-timbangan tertentu ada yang meminta 15-20 ribu,belum nanti kalau di tengah jalan ada polisi patroli saya harus memberikan uang kopi sebesar 5-7 ribu mas. Kalau di jembatan timbang itu kan yang memberikan uang kepada petugas kan kernetnya mas... ”* (Wawancara dengan Basuki, supir truk berplat-nomor K-AC, Senin 7 Mei 2012).

Pada akhirnya jembatan timbang tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Tidak ada tindakan terhadap kendaraan yang berkelebihan muatan dan menyalahi prosedur lainnya (tata cara pemuatan, daya angkut dan dimensi kendaraan). Pelanggaran ini didominasi oleh truk bermuatan pasir, bahan bangunan, sembako (beras,tepung, gula pasir) dan kelapa. Dan pelanggaran ini, menurut perhitungan GNPK (Gerakan Nasional Pemberantasan Korupsi) merugikan negara Rp. 14.400.000,- per jembatan timbang setiap harinya. Dalam hal Jawa Tengah yang memiliki 17 jembatan timbang, provinsi ini dari sektor jembatan timbang berkontribusi terhadap kerugian negara sebesar Rp 244,8 juta per hari alias hampir Rp90 milyar per tahun. Ini adalah kerugian karena uang denda yang seharusnya masuk ke kas negara dikantongi oleh para aparat, belum termasuk kerugian akibat kerusakan jalan –yang jumlahnya pastilah lebih besar lagi.

Dengan masih maraknya pungutan liar tersebut, pemerintah dikecam oleh banyak pihak.

Dirjen Perhubungan Darat didesak oleh KPK (Komisi Pemberantasan Korupsi) agar segera melakukan pembenahan sistem.

“... Dari hasil kajian KPK, pelaksanaan pelayanan publik yang ditangani oleh Ditjen Perhubungan Darat sarat dengan tindak penyelewengan dan suap. Menurut Wakil Ketua KPK, Zulkarnaen,...ada sekitar 20 temuan yang mengindikasikan pelayanan publik di Ditjen ini marak praktik penyelewengan dan suap...di antaranya adalah pelayanan uji KIR kendaraan dan penghitungan muatan beban di jembatan timbang...” (Republika, 2012).

Pengawasan

Pungli yang terjadi di jembatan timbang adalah tanggung jawab Kepala Dinas Perhubungan (Dishub). Tetapi tampaknya sejauh ini belum pernah ada seorang Kepala Dishub pun yang diberi sanksi akibat pungli yang dilakukan oleh bawahannya. Di pihak lain, pengawasan oleh DPRD sepertinya juga tidak mempan sama sekali.

Kepala Dishubkominfo biasanya melakukan pengawasan internal dengan cara inspeksi mendadak (sidak), pengawasan secara langsung melalui CCTV *live streaming* dan laporan langsung secara *on line* ketika terjadi penimbangan angkutan barang di jembatan timbang. Yang diperiksa dalam inspeksi mendadak biasanya hanyalah kehadiran pegawai, kelengkapan fasilitas, catatan ijin dispensasi muatan, laporan keuangan, keluhan supir angkutan barang dan berbagai data lainnya yang menyangkut pelayanan petugas di jembatan timbang. Seorang sopir menceritakan pengalamannya ketika melewati jembatan timbang di daerah Surakarta yang sedang disidak sebagai berikut:

“... Saya juga pernah mas. Pas itu kernet saya, saya suruh ngasih mel kepada petugas. Tiba-tiba kernet saya bilang ke saya untuk menghadap kepalanya. Setelah saya ketemu dengan kepalanya, saya dinasehati dan surat-surat kelengkapan truk saya diminta menunjukkan kepada petugas. Disitu saya disuruh membuat surat dispensasi muatan atau ditilang dan sebagian barang yang dirasa berlebih disuruh untuk diturunkan dan ditaruh di gudang. Ternyata itu sedang ada pemantauan langsung dari Semarang.. Ya akhirnya

saya juga buat surat dispensasi muatan mas. Padahal saya cuma bongkar di Solotigo..”

Selain inspeksi mendadak (sidak), Kepala Dishubkominfo Jawa Tengah juga melakukan pengawasan internal melalui CCTV yang dipasang di jembatan timbang, yang terkoneksi melalui internet dengan kantor Dishub di Semarang. Kepala Dishubkominfo juga melakukan pengawasan internal dengan cara melihat laporan pelayanan di jembatan timbang secara *on line*. Setelah dikeluarkannya Perda No. 1/2012 aparat di jembatan timbang diwajibkan untuk melakukan pelaporan langsung secara *on line*. Pembuatan surat dispensasi muatan diketik dalam form *data base* yang langsung terkoneksi pada *server* di Dishubkominfo Jawa Tengah.

Sementara itu pengawasan eksternal biasanya dilakukan oleh DPRD Provinsi atau Kabupaten. Kedua instansi ini biasanya melakukan inspeksi mendadak (sidak) secara langsung di lapangan. DPRD akan mencatat segala pelanggaran dan pengaduan yang ditemui. Selanjutnya, temuan dari sidak tersebut ditindaklanjuti dengan memanggil atau mengadakan rapat kerja dengan Dishubkominfo Provinsi atau Kota. Suranto, seorang anggota Komisi III DPRD Surakarta, mengatakan:

“... Kalau dalam pengawasan DPRD itu ada sidak langsung per personil, kemudian Dishub kita panggil untuk mengklarifikasi...Tiap triwulan itu kita mesti panggil bagaimana kinerja Dishub...sekarang kan Dishubkominfo.. sejauh mana baik itu kinerja atau pendapatan. Kemudian untuk masalah-masalah pungutan liar tersebut itu memang terus kita sidak...seperti pungutan yang ada di Joglo...” (wawancara Selasa 15 Mei 2012).

Menurut Suranto, sidak merupakan upaya paling efektif yang dilakukan oleh DPRD Surakarta untuk menekan tindak pungutan liar di jembatan timbang. Namun DPRD Surakarta tidak mempunyai wewenang untuk menindak secara langsung pelanggaran yang terjadi di lapangan. Karena itu sulit dibuktikan, seberapa efektifkah sidak itu dalam mencegah pungli. DPRD Surakarta membagi sidak menjadi dua, yaitu sidak yang direncanakan dan sidak secara langsung (tidak direncanakan). Dikatakan oleh Suranto:

“... Selama ini tindakan sidak itu yang paling efektif... rapat kerja di instansi mengevaluasi kinerja dari SKPD terkait itulah bentuk-bentuk pengawasan kita. DPRD itu ada dua sidak, sidak yang direncanakan dan kunjungan... kerjaanmu itu kayak apa? Ada sidak langsung yang tidak terkait dengan instansi global. Kan tidak sendiri dan itu kewenangan saya...tapi saya tidak boleh melakukan secara protokol, tidak boleh melakukan penangkapan secara langsung... geger nanti... Jadi gini misalkan diributkan masalah A... petugas namanya siapa, jam berapa, saya ngebel kepalanya... tolong yang namanya mas A tolong kesini. Yen mas A langsung tak tegur pasti dia ngomong kamu siapa? Karena hubungan DPRD hanya 3 tingkat...kepala UPTD, sekretaris, kbid...” (wawancara Selasa 15 Mei 2012).

Gubernur Jawa Tengah, sebagai pucuk pimpinan tertinggi di provinsi Jawa Tengah pun ikut andil dengan memberikan insentif dalam rangka meningkatkan kinerja pegawai Dishubkominfo. Insentif tersebut berupa tambahan penghasilan yang secara langsung diserahkan kepada para pegawai. Secara implisit, pemberian insentif ini sebenarnya juga ditujukan untuk meminimalisir pungutan liar oleh pegawai Dishubkominfo. Gubernur Jawa Tengah percaya bahwa pungutan liar bukan hanya terjadi karena mentalitas pegawai yang buruk, namun hal tersebut juga terjadi akibat dari rendahnya gaji pegawai negeri yang diberikan oleh pemerintah pusat.

Selain memberikan insentif, Gubernur Jawa Tengah juga akan memberikan disinsentif berupa *punishment* atau hukuman. Melalui pasal 28 ayat (2) dan 29 ayat (1) dari Perda tersebut, disebutkan bahwa disinsentif akan diberikan kepada para pegawai Dishubkominfo yang menetapkan denda tidak sesuai peraturan serta pegawai yang melakukan tindakan indisipliner dan yang mengoperasikan alat timbang secara tidak semestinya.

PEMBAHASAN

Berdasarkan survei asal tujuan transportasi nasional (ATTN 2001 dan 2006) sekitar 83% pergerakan barang di Indonesia terjadi di Pulau Jawa, 10% di pulau Sumatra, dan sisanya ter-

distribusi di bagian timur kepulauan Indonesia (Tamin, dkk., 2008). Dari pergerakan total barang tersebut ternyata 90% dilakukan dengan moda jalan raya, 7% dengan moda laut, dan sisanya dengan moda lain (seperti kereta api, pesawat terbang, angkutan sungai dan penyeberangan). Ini berarti potensi pungutan liar di sektor transportasi jalan raya memang sangat besar.

Soedjono (1978) mengemukakan, bahwa pungli dilihat dari sudut pandang sosiologis, merupakan fenomena yang telah mapan, dapat disebut sebagai suatu sarana pendistribusian (kembali) pendapatan masyarakat tetapi tanpa melalui saluran dan lembaga legal, karena dilakukan atas dasar ‘tahu sama tahu’ di antara para pelakunya. Sedangkan dari tinjauan sosiologi hukum, pungli menyebabkan bengkaknya biaya sosial yang harus dikeluarkan oleh masyarakat. Biaya sosial itu misalnya kerusakan jalan yang disebabkan oleh berlebihannya muatan tonase yang mengakibatkan jalan rusak sebelum waktunya, dan masyarakat secara langsung maupun tidak langsung akan merasakan dampaknya. Secara langsung, jalan yang rusak akan menyebabkan kerugian berupa cepat rusaknya kendaraan dan tingginya kecelakaan. Secara tidak langsung, pajak yang dibayarkan masyarakat yang seharusnya dapat digunakan untuk prioritas kebutuhan lainnya akan terkuras untuk perbaikan infrastruktur jalan raya. Kedua, karena sifatnya yang tersembunyi, maka hanya kelompok tertentu saja yang mampu memperkaya diri dengan cara pungli tersebut.

Peristiwa pungli di jembatan timbang banyak terjadi karena mekanisme pengawasan yang tidak berjalan dengan efektif. Kebijakan *zero tolerance* berdasarkan Perda Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan (No. 1/2012) tidak lagi berjalan dengan optimal. Memang pada awalnya perda tersebut diberlakukan dengan tegas. Setiap ada supir yang membawa angkutan melebihi tonase, petugas menerbitkan surat dispensasi, supir harus membayar denda atau menurunkan muatan berlebih tersebut. Namun kini pelaksanaannya telah ‘melempem’ (*Suara Merdeka*, 28 Mei 2012).

Di sisi lain, belum dapat dibuktikan apakah sidak oleh Kepala Dishub dan anggota DPRD telah efektif mencegah pungli di jembatan

timbang. Demikian juga dengan CCTV. Pemberian *reward and punishment* (hadiah dan hukuman) memang diperlukan dalam memotivasi kinerja pengawas (Soebagyo, 2011) tetapi dalam bentuk yang konkrit belum terlihat secara nyata, karena itu belum dapat ditunjukkan, apakah hadiah dan hukuman itu mampu mengurangi pungli. Begitu juga peningkatan gaji dan kesejahteraan pegawai tidak akan serta-merta mengurangi pungli, jika diingat bahwa banyak korupsi dilakukan oleh para pejabat tinggi yang sudah tidak kekurangan materi. Bahkan mungkin patut dicurigai, bahwa para pejabat yang seharusnya melakukan pengawasan juga menikmati atau mendapatkan bagian dari hasil pungli tersebut. Dengan kata lain, pungli di jembatan timbang sepertinya bukan tindakan individual para pegawai jalanan melainkan sudah merupakan kejahatan yang terorganisir.

Karena itulah KPK mendesak Kementerian Perhubungan untuk melakukan pembenahan sistemik, termasuk dalam hal ini adalah pembenahan pada dinas-dinas perhubungan di berbagai provinsi dan kabupaten. Usulan tentang pembenahan sistemik ini diajukan karena mekanisme pengawasan tidak berjalan. Dengan kata lain, pengawasan internal yang dilakukan Kepala Dinas Perhubungan dan Gubernur tidak mampu, tidak berani atau tidak mau menindak praktik pungli. Karena itu “pembenahan sistemik” sebenarnya adalah istilah halus untuk “pemecatan” para pimpinan yang tidak berhasil menghapus pungli, ketika mekanisme pengawasan termasuk penggunaan CCTV tidak lagi efektif.

Namun tindakan ekstrim seperti itu tampaknya belum berani diterapkan oleh para pengambil keputusan di Indonesia. Tidak seperti di Cina, yang perdana menteri menyediakan ratusan peti mati untuk para koruptor. Karena itu di mata masyarakat umum yang sudah mulai apatis, setiap kebijakan pemerintah untuk memberantas pungli pada khususnya dan korupsi pada umumnya terlihat sebagai *lips service* belaka; meskipun biar bagaimanapun juga tetap perlu diapresiasi. Termasuk dalam hal ini adalah upaya KPK untuk menjadikan jembatan-jembatan timbang di Jawa Timur sebagai “zona integritas” bersama dengan kantor UPT Pelayanan Perizinan Terpadu milik Badan Penanaman

Modal sejak Desember 2011. Ini adalah pilot project KPK. Menambahi itu, Gubernur Jatim Sukarwo juga mengeluarkan SK tentang Penetapan Zona Integritas dan Pergub tentang Kode Etik Pelaksanaan Pelayanan Publik dan Indikator Kinerja Mengukur Zona Integritas (No. 87-88/2011). Dishub dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Jawa Timur telah mengambil langkah tegas dengan menerapkan teknologi informasi dalam monitoring dan pengawasan di jembatan timbang melalui *Jatim Transportation Control Center* (JTCC) (Dishub dan LLAJ, 2011). JTCC yang terkoneksi langsung dengan CCTV memberikan laporan *real time online* mengenai pelayanan di jembatan timbang lengkap dengan laporan rekaman jumlah muatan kendaraan, sehingga dapat dimonitor secara langsung jikalau terjadi pelanggaran kelebihan muatan barang.

Hanya saja upaya itu tampaknya diragukan efektivitasnya. Sekprov Jatim Rasiyo dalam kaitan itu mengatakan:

“Kami tahu di wilayah Jatim terdapat 20 jembatan timbang yang selalu mengontrol muatan kendaraan yang melebihi tonase. Dengan kelebihan tonase inilah menjadikan rumitnya para petugas untuk menertibkannya. Di sisi lain petugas ingin menertibkan, namun di sisi lain akan merepotkan bagi petugas apabila harus menurunkan muatan yang melebihi tonase oleh karena harus menyediakan lahan yang luas untuk menempatkan barang. Belum lagi kemacetannya” (Dishub LLAJ 2012).

Pendapat tersebut menyiratkan “ketidaktegaan” pemerintah untuk menindak pelanggaran yang dilakukan oleh para sopir, yang pada dasarnya adalah wakil atau orang suruhan dari para pengusaha. Kerepotan dan ketiadaan sarana biasa dijadikan dalih oleh pejabat untuk menghindari atau “menyimpang” dari suatu kewajiban. Padahal, pelanggaran itu sendiri potensial untuk merepotkan lebih banyak lagi orang: kecelakaan, yang seringkali mencelakai mereka yang tidak bersalah, dan minimal kerusakan jalan –yang pada dasarnya merepotkan para pembayar pajak di satu pihak dan masyarakat miskin di pihak lain, yang anggaran untuk diri mereka terkurangi karena pemerintah harus memperbaiki jalan yang sebenarnya belum waktunya rusak.

Sebenarnya pungli sudah jelas fenomena maupun solusi pemecahannya, yakni mengoptimalkan fungsi pengawasan. Widanarto (2012) dan Alamsyah (1997) telah mengemukakan bagaimana seharusnya pengawasan dijalankan supaya dapat mencapai keefektifan. Mekanisme pengawasan tersebut terdiri dari strategi mawas keluar (*outward-looking strategy*) dan strategi mawas kedalam (*inward-looking-strategy*). Strategi mawas keluar adalah bagaimana pengawasan tersebut membentuk manusia dan berbagai kelembagaan yang berada di luar organisasi menjadi disiplin dan taat hukum. Sebaliknya, strategi mawas ke dalam adalah bagaimana mekanisme pengawasan dapat membentuk pelaksana pengawasan yang memiliki disiplin yang kuat. Dalam hubungannya dengan pengawasan yang terjadi di jembatan timbang ini, sangat penting kiranya mengimplementasikan kedua strategi di atas. *Pertama*, strategi mawas keluar dilaksanakan supaya membentuk organ-organ diluar instansi yang terlibat langsung menjadi disiplin dan taat hukum. Organ-organ tersebut terutama adalah para pengusaha dan para supir. Pungli tidak akan dapat diberantas jika kesadaran pengusaha dan supir masih sangat rendah dan acuh terhadap peraturan. Para pengusaha akan melakukan berbagai cara untuk dapat lolos dari pelanggaran dan mendistribusikan barang dengan muatan yang banyak supaya mengurangi ongkos. Senada, para supir yang adalah tangan kanan dari pengusaha, mereka telah diinstruksikan untuk mencari kemudahan dalam meloloskan muatannya dengan cara memberikan 'mel' (*tips*, uang semir, suap) kepada petugas penjaga jembatan timbang. Oleh karena kesadaran yang masih rendah dari para aktor ini, strategi mawas keluar berfungsi untuk mampu membangun kesadaran organ-organ ini dapat lebih disiplin dan taat hukum. Mekanisme pengawasan untuk mewujudkan kesadaran organ-organ ini adalah dengan memberikan sanksi yang berat kepada oknum pengusaha/supir yang tertangkap memberikan 'mel' kepada petugas sebagai upaya represif. Perlu juga memberikan semacam kontrak kepada para pengusaha yang pernah tertangkap basah supaya ada mekanisme hukum yang mengikat jika terjadi pelanggaran. Namun hal itu tentu akan sia-sia

jika petugas jembatan justru tidak mendukung upaya penghapusan pungli. *Kedua*, strategi mawas kedalam perlu digalakkan. Strategi ini sangat erat kaitannya dengan upaya memperbaiki kelembagaan internal yang langsung berhubungan dengan pengawasan operasional di jembatan timbang. Namun pihak pengawas sendiri seringkali terbeli, dapat disuap atau bahkan memang meminta jatah dari hasil pungli dari para pegawai yang diawasinya (Solopos, 2012). Itu artinya bagaimana mungkin mengandalkan pengawasan, jika aparat pengawasnya tidak dapat diandalkan.

Mengingat lingkaran setan pengawasan yang sepertinya tidak akan berkesudahan itu, ada yang mengusulkan untuk memotong satu generasi. Artinya, semua pejabat yang sekarang ini duduk di kursi pemerintah dipensiun-dini, diganti dengan pejabat-pejabat baru yang masih muda dan memiliki moralitas yang bagus. Namun pesimisnya, pejabat muda pun sudah tercemar dengan moralitas buruk. Kasus suap-menyuap yang dilakukan oleh/terhadap Gayus Tambunan dan Nazaruddin, misalnya, memperlihatkan hal ini. Karena itu kiranya sanksi yang sangat berat terhadap para pelaku pungli dan korupsi pada umumnya perlu segera ditetapkan. Jika bukannya hukuman mati, minimal adalah pemiskinan dan pemecatan dari jabatan tidak saja kepada pelakunya melainkan juga kepada para atasannya, tidak hanya satu tingkat di atas melainkan dua tingkat. Jika begini, maka para atasan terkondisikan untuk selalu mengawasi anak buahnya secara seksama dan serius.

Pembenahan kelembagaan internal juga termasuk memperbaiki kualitas regulasi serta kemudahan terimplementasikannya regulasi tersebut, misalnya dalam hal penindakan terhadap kelebihan muatan yang seharusnya diturunkan ditempat. Hanya saja dalam hal ini masih banyak lokasi jembatan timbang yang tidak menyediakan gudang untuk tempat penurunan barang bagi truk yang bermuatan lebih. Karena itu infrastruktur memang masih perlu dibangun lebih baik lagi, selain aspek suprastruktur yang dibenahi. Selain itu, perlu juga melakukan adopsi atas apa yang dilakukan oleh Pemprov Jatim melalui JTCC-nya dengan berbagai pembenahan disertai dengan kontrak integritas petugas jembatan

untuk meminimalisir ulah oknum petugas yang minta uang ‘mel’ dari para supir.

Pembenahan eksternal perlu pula dilakukan dengan mendorong pengguna jembatan timbang untuk mentaati ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam peraturan. Pelibatan sebanyak mungkin unsur-unsur masyarakat dan swasta secara langsung dapat pula meminimalisir praktek pungli di jembatan timbang. Pelibatan unsur masyarakat dan swasta misalnya menjalin kerjasama dengan Bank Jateng atau lembaga lainnya untuk membantu pengurusan administrasi denda yang masuk. Dengan adanya personil dari instansi lain yang terlibat, akan memungkinkan mekanisme pengawasan berjalan dengan lebih efektif. Pentingnya peran dan partisipasi masyarakat dalam pemberantasan korupsi ternyata belum begitu mendapat perhatian dan dikaji secara mendalam (Kurniawan, 2009). Tanpa keterlibatan masyarakat, pungutan liar di jembatan timbang nampaknya akan sulit dihapuskan.

SIMPULAN

Pungli dan korupsi pada umumnya adalah persoalan klasik. Dalam kasus jembatan timbang, hal ini sudah berlangsung sangat lama, sudah menjadi pengetahuan umum, dan hingga sekarang tidak kunjung berhasil diberantas. Berdasarkan hasil penelitian di jembatan timbang di eks Karesidenan Surakarta, beberapa hal yang dapat disimpulkan terkait dengan maraknya pungutan liar di jembatan timbang diantaranya: (1) Regulasi *zero tolerance* mengenai pungli, yakni Perda Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan di Karasidenan Surakarta (No. 1/2012) tidak dioptimalkan implementasinya, hal ini menunjukkan komitmen pemerintah dalam pengawasan terhadap pungli belum maksimal; (2) Aktor-aktor yang terlibat (pengusaha, supir truk dan oknum petugas jembatan timbang) masih kurang kesadarannya untuk melaksanakan regulasi tersebut. Hal ini disebabkan karena para pengusaha dan supir truk menginginkan prosedur yang cepat untuk melewati jembatan timbang tanpa harus diturunkan muatannya (efisiensi), di sisi lain oknum petugas juga ingin memperkaya diri dengan menarik pungutan yang tidak dimasukkan ke kas daerah melainkan ke kantongnya sendiri (dan kantong teman-teman serta ata-

sannya); (3) Belum adanya sanksi yang tegas pada oknum pelanggar membuat regulasi mengenai pungli kerap kali diacuhkan, sedangkan mekanisme pengawasan yang semestinya dijalankan juga tidak berjalan optimal.

Karena pengawasan eksternal yang dilakukan oleh para birokrat umumnya masih belum juga mampu menghentikan fenomena itu, maka disarankan agar beberapa kelompok masyarakat turut melakukan pengawasan secara acak. Selanjutnya pelaku pungli yang pada akhirnya berhasil ditangkap diberi sanksi yang berat. Selain itu, agar para pejabat benar-benar mengawasi anak buahnya, maka jika ada seorang anak buah yang terhukum karena melakukan pungli, para pejabat-atasan tersebut juga turut dikenai sanksi dengan cara dipecat dari statusnya sebagai pegawai negeri. Pelibatan instansi selain Dishub juga dapat meminimalisir terjadinya praktik pungli di jembatan timbang. Karena bagaimanapun juga penempatan personil dari instansi lain akan secara langsung memberikan pengawasan kepada petugas-petugas yang ada di jembatan timbang.

Regulasi terkait retribusi serta sanksi yang mencegah pungli di jembatan timbang sudah ada. Sumber daya manusia dan infrastruktur juga telah disediakan oleh pemerintah. Pengawasan pun juga sudah diatur mekanismenya. Semestinya jika regulasi dipatuhi dan dijalankan oleh para birokrat di lapangan, tidak akan ada pungutan liar yang dilakukan oleh petugas di jembatan timbang. Akan tetapi, yang menjadi persoalan adalah bahwa pungutan liar bukan semata-mata murni karena ulah nakal petugas jembatan timbang, melainkan juga didukung oleh kesadaran pengusaha/sopir truk yang rendah sehingga fenomena pungli terjadi. Supir truk yang membawa muatan melebihi kapasitas cenderung akan melakukan suap kepada para petugas di jembatan timbang untuk “memudahkan” perjalanannya. Perilaku dan mental koruptif seperti ini sudah barang tentu mendorong petugas jembatan timbang untuk menerima suap. Karena itu perlu dilakukan edukasi untuk menanamkan kesadaran kepada para sopir, termasuk para pengusaha yang mempekerjakan mereka, tentang dampak buruk yang luar biasa besarnya dari tindakan suap mereka. Bagaimana jenis dan bentuk edu-

kasi yang akan diberikan pada pengguna jasa jembatan timbang perlu dilakukan penelitian mendalam tentang sikap dan perilaku mereka dalam mentaati ketentuan-ketentuan dalam pengendalian muatan angkutan barang sehingga materi edukasi yang diberikan sesuai dengan kebutuhan. Namun edukasi semata tidak akan memadai, jika tidak dibarengi dengan upaya penciptaan *fair play* dalam berbisnis.

DAFTAR RUJUKAN

- Alamsyah. 1997. "Mekanisme Pengawasan Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah di Kabupaten Daerah Tingkat II Sleman." *Thesis S2*, UGM: Magister Administrasi Publik
- Asia Foundation. 2008. *Biaya Transportasi Barang, Angkutan, Regulasi dan Pungutan Jalan di Indonesia*. Jakarta
- Dishub LLAJ. *Sarang Pungli, Jembatan Timbang Jadi Zona Integritas KPK*. 21 Maret 2012, dalam http://dishubllaj.jatimprov.info/index.php?option=com_content&view=article&id=143:sarang-pungli-jembatan-timbang-jadi-zona-integritas-kpk&catid=51:berita&Itemid=46, (diakses pada 20 Juli 2012)
- Direktorat Pengelolaan Media Publik, Dirjen Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Komunikasi dan Informatika. 2012. *Jurnal KOMUNIKA: Komitmen Cegah dan Berantas Korupsi*. Edisi 10 tahun VIII/ Mei 2012 dalam www.infopublik.kominfo.go.id (diakses pada 28 September 2012)
- Izzi, Muhammad. 2009. "Kajian Pungutan Liar Angkutan Barang Jalan Lintas Semarang-Palembang". *Jurnal Administrasi Pembangunan*, 21 (2)
- Kumorotomo, Wahyudi. 2003. *Etika Administrasi Negara*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Kurniawan. 2009. "Peranan Akuntabilitas Publik dan Partisipasi Masyarakat dalam Pemberantasan Korupsi di Pemerintahan: Perspektif Teoritis." *Jurnal Bisnis & Birokrasi*, 16 (2)
- Pasaribu, Hiras. 2009. "Pengaruh Komitmen, Persepsi, dan Penerapan Pilar Dasar Total Quality Management Terhadap Manajerial (Survey pada BUMN Manufaktur di Indonesia)." *Jurnal Akuntansi dan Keuangan*, 11 (2)
- Prakoso, Djoko. 1990. *Peranan Pengawasan dalam Penangkalan Tindak Pidana Korupsi*. Jakarta: Aksara Persada Indonesia.
- Republika. *Disorot KPK, Ditjet Perhubungan Berbenah*. 2 April 2012, dalam <http://www.republika.co.id/berita/nasional/hukum/12/04/02/mltp47-disorot-kpk-ditjen-perhubungan-berbenah>, (diakses pada 26 April 2012)
- Soebagyo Brotosedjati. 2011. "Kompetensi, Motivasi Kerja dan Kinerja Pengawas TK-SD". *Jurnal Ilmu Pendidikan*, 17 (6)
- Soedjono. 1977. *Pungli, Analisa Hukum & Kriminologi*. Bandung: PT Karya Nusantara
- Solopos, 26 Januari 2012. *Dishub dan Polsek Dijatah Hasil Pungli*. dalam <http://www.koran-o.com/2012/peristiwa/dishub-polsek-dijatah-hasil-pungli-9662>, (diakses pada 20 Juli 2012)
- SuaraMerdeka. *Perda Kelebihan Muatan Tidak Efektif*. 29 Maret 2012. Dalam <http://www.suaramerdeka.tv/view/video/31758/perda-kelebihan-muatan-tidak-efektif>, (diakses pada 26 April 2012)
- Tamin, Ofyar Z dan Shaleh, Sofyan.M.2008. *Efisiensi Pemeliharaan Jalan Akibat Muatan Berlebih dengan Sistem Transportasi Barang Multimoda/Intermoda*. dalam http://www.pu.go.id/assosiasi/hpji/majalah/mjt_0303.pdf (diakses pada 28 September 2012)
- Vivanews. *Biaya Logistik, Indonesia Kalah dari Malaysia*. 1 Juli 2011, dalam <http://bisnis.news.viva.co.id/news/read/230226-logistik-nasional-masih-kalah-dengan-malaysia>, diakses pada 17 Juli 2012
- Widarnato, Agustinus. 2012. "Pengawasan Internal, Eksternal, dan Kinerja Pemerintah". *Jurnal JIANA*, 12 (1).