

KEWENANGAN OPERATOR TERMINAL DALAM PENGAWASAN DAN PENINDAKAN TERHADAP ANGKUTAN LIAR

Ugen Cahyo Widodo¹, M.Syahrul Borman², Nur Hidayati³

^{1,2,3}Fakultas Hukum, Universitas Dr. Soetomo Surabaya

Email : ugencahyo@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh maraknya angkutan liar yang beroperasi tanpa izin resmi di dalam dan sekitar terminal umum, yang mengganggu ketertiban dan keselamatan transportasi darat. Rumusan masalah dalam penelitian ini meliputi: (1) bagaimana kewenangan operator terminal dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan liar, dan (2) apa saja sanksi hukum yang berlaku bagi angkutan liar di dalam dan di luar terminal. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kewenangan operator terminal bersifat administratif, terbatas pada pemeriksaan kelengkapan administrasi dan pengaturan operasional, tanpa otoritas represif untuk memberikan sanksi pidana secara langsung. Kendala utama yang dihadapi meliputi kekosongan norma, tumpang tindih kewenangan antarinstansi, keterbatasan sarana dan sumber daya manusia, serta lemahnya koordinasi. Penelitian ini merekomendasikan penguatan dasar hukum kewenangan operator terminal, peningkatan koordinasi antarinstansi, serta reformulasi kebijakan pengawasan terpadu demi terwujudnya transportasi umum yang tertib, aman, dan berbasis hukum.

Kata Kunci : Angkutan Liar, Kewenangan, Operator Terminal, Pengawasan, Sanksi Hukum

ABSTRACT

This research is motivated by the prevalence of illegal transportation operating without official permits within and around public terminals, disrupting order and safety in land transportation. The research problems include: (1) the authority of terminal operators in supervising illegal transportation, and (2) the legal sanctions applicable to illegal transportation within and outside the terminal. This study employs a normative legal research method using statutory and conceptual approaches. The findings indicate that the authority of terminal operators is administrative in nature, limited to checking administrative completeness and operational arrangements, without repressive authority to impose criminal sanctions directly. The main obstacles identified include regulatory gaps, overlapping authorities among institutions, limited facilities and human resources, and weak inter-agency coordination. This research recommends strengthening the legal basis of terminal operators' authority, enhancing inter-agency coordination, and reformulating integrated supervision policies to achieve orderly, safe, and law-based public transportation.

Keywords: *Illegal Transportation, Authority, Terminal Operator, Supervision, Legal Sanctions*

INTRODUCTION

Penyelenggaraan angkutan umum di Indonesia, khususnya angkutan darat, memegang peranan krusial dalam mendukung mobilitas masyarakat dan perekonomian. Terminal berfungsi sebagai titik kumpul dan distribusi kendaraan umum, yang jika dikelola dengan baik, dapat mempermudah dan memperlancar kegiatan transportasi, serta meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Namun, kenyataannya, terdapat

berbagai permasalahan terkait pengelolaan terminal, salah satunya adalah maraknya angkutan liar yang beroperasi di sekitar terminal. Angkutan liar atau angkutan umum yang beroperasi tanpa izin resmi, menjadi masalah serius dalam dunia transportasi di Indonesia.

Keberadaan angkutan liar ini sering kali merugikan masyarakat, baik dari segi keselamatan, kenyamanan, hingga penerimaan negara melalui pajak dan retribusi. Selain itu, angkutan liar juga berpotensi mengganggu ketertiban dan merusak sistem transportasi yang telah diatur oleh pemerintah. Meskipun telah ada peraturan yang mengatur tentang transportasi umum, pengawasan dan penindakan terhadap angkutan liar sering kali belum maksimal

Keberadaan terminal liar juga menjadi masalah di mana sejumlah jalan dalam kota dijadikan lahan parkir permanen bagi kendaraan-kendaraan angkutan umum tanpa izin. Hal ini menyebabkan kemacetan dan mengganggu pemandangan kota, serta menurunkan kualitas pelayanan transportasi bagi masyarakat (Satria, 2022).

Angkutan liar, yaitu angkutan umum yang beroperasi tanpa izin resmi, telah menjadi masalah serius dalam sektor transportasi di Indonesia. Keberadaannya tidak hanya merugikan masyarakat dari segi keselamatan dan kenyamanan, tetapi juga berdampak negatif terhadap penerimaan negara melalui pajak dan retribusi. Selain itu, angkutan liar berpotensi mengganggu ketertiban umum dan merusak sistem transportasi yang telah diatur oleh pemerintah.

Angkutan liar sering beroperasi di area yang tidak ditentukan, seperti terminal bayangan, yang dapat menyebabkan kemacetan dan mengganggu ketertiban lalu lintas. Penertiban angkutan liar dan terminal bayangan di Jakarta, misalnya, dilakukan oleh Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) untuk menciptakan keamanan, kenyamanan, dan ketertiban umum bagi warga, terutama menjelang mudik Lebaran (Khairany, 2014).

Salah satu kendala utama adalah ketidakjelasan regulasi yang mengatur kewenangan operator terminal dalam pengawasan angkutan liar. Peraturan yang ada sering kali tidak spesifik dalam menetapkan batasan kewenangan operator terminal, sehingga menimbulkan kebingungan dalam pelaksanaan tugas. Sebagai contoh yang didasarkan pada penelitian yang sudah dilakukan menunjukkan bahwa adalah Dinas Perhubungan belum maksimal

dalam melaksanakan pengawasan terhadap kelayakan jalan dan keamanan angkutan umum darat (RIADIS, 2023). Hal ini disebabkan oleh belum lengkapnya alat uji kendaraan bermotor dan rendahnya pelaksanaan razia di jalan. Penyebab angkutan umum yang tidak layak namun tetap beroperasi dipengaruhi oleh faktor ekonomi, kurangnya kesadaran pelaku usaha angkutan umum untuk memenuhi kelayakan jalan, kurangnya kesadaran hukum pengusaha angkutan umum, dan kurangnya pembinaan serta sosialisasi dari Dinas Perhubungan kepada pengusaha angkutan umum mengenai kelayakan angkutan umum.

Penelitian ini memiliki kebaruan yakni dengan menggunakan pendekatan yang lebih spesifik mengenai kewenangan operator terminal dalam pengawasan dan penindakan terhadap angkutan liar, yang belum banyak dibahas dalam literatur sebelumnya. Penelitian ini akan menggali lebih dalam mengenai tanggung jawab hukum operator terminal yang terlibat langsung dalam pengawasan kendaraan di lapangan. Penelitian ini juga akan menganalisis regulasi yang ada, serta tantangan-tantangan yang dihadapi oleh operator terminal dalam menjalankan kewenangan tersebut.

RESEARCH RESULTS AND DISCUSSION

1. Kewenangan Operator Terminal dalam Pengawasan Angkutan Liar

a. Kewenangan Operator Terminal

Kewenangan operator terminal dalam pengawasan angkutan umum di Indonesia memiliki dasar hukum yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Dalam konteks ini, operator terminal memiliki kewajiban untuk mengawasi kendaraan yang beroperasi di terminal, memastikan bahwa kendaraan tersebut terdaftar dan memenuhi standar keselamatan.

Kewenangan operator terminal tidak hanya terbatas pada pemantauan operasional kendaraan tetapi juga pada pengaturan dan pengawasan terhadap penumpang serta memastikan kelancaran arus transportasi di dalam terminal. Kewenangan pengawasan operator terminal sangat penting untuk menciptakan sistem transportasi yang tertib, khususnya dalam mengatasi angkutan liar. Hal ini relevan dengan peran operator terminal sebagai pihak yang paling dekat dengan kendaraan dan penumpang. Operator

terminal bertanggung jawab untuk memeriksa kendaraan, memverifikasi dokumen-dokumen yang diperlukan (Jesus & Astutik, 2023), serta memastikan bahwa kendaraan yang beroperasi di terminal tidak melanggar aturan yang berlaku.

b. Kewajiban Operator Terminal dalam Pengelolaan Keamanan

Operator terminal memiliki kewajiban untuk menyediakan fasilitas yang aman dan layak bagi penumpang dan kendaraan yang berada di area terminal. Kewajiban ini tercantum dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyebutkan bahwa setiap penyelenggara angkutan umum, termasuk terminal, wajib menjamin keselamatan perjalanan penumpang dan barang (Pasal 133). Selain itu, dalam *Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014* tentang Angkutan Jalan, diatur pula tentang kewajiban penyelenggaraan terminal yang aman dan ramah pengguna.

Berdasarkan hal tersebut, operator terminal bertanggung jawab atas pengawasan dan pemeliharaan fasilitas terminal serta tindakan yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan, seperti pemeliharaan kondisi jalan dan fasilitas terminal yang dapat menurunkan risiko kecelakaan. Hal ini penting agar operator terminal tidak dipertanggungjawabkan secara hukum apabila kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh faktor luar atau kelalaian pihak lain.

Operator terminal memiliki tanggung jawab yang besar dalam memastikan bahwa angkutan umum yang dikelola di terminal mereka memenuhi standar yang telah ditetapkan (Prasetyo & Andry, 2019a). Meneliti bahwa operator terminal bertanggung jawab atas pengelolaan, pemeliharaan, dan pengawasan terhadap armada angkutan umum yang beroperasi di terminal. Peran mereka sangat vital untuk menjaga kenyamanan dan keamanan penumpang, serta memastikan standar pelayanan minimal tercapai.

c. Tanggung Jawab Operator Terminal

Tanggung jawab yang diemban oleh operator terminal merupakan unsur penting dalam menjamin terselenggaranya pelayanan transportasi umum yang tertib, aman, dan efisien. Tanggung jawab ini tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga mencerminkan

fungsi strategis operator sebagai pelaksana teknis di lapangan yang menjaga kualitas layanan terminal sebagai simpul pergerakan transportasi publik. Secara umum, terdapat tujuh bentuk tanggung jawab utama, yang masing-masing dijabarkan sebagai berikut (Dishub, 2021):

1) Menjamin Kelancaran Arus Lalu Lintas di Terminal

Operator terminal bertanggung jawab atas kelancaran sirkulasi kendaraan di dalam kawasan terminal. Hal ini penting untuk memastikan kenyamanan pengguna jasa serta menghindari kemacetan atau penumpukan kendaraan, terutama pada jam-jam sibuk.

2) Menciptakan Lingkungan Terminal yang Aman dan Bersih

Keamanan dan kebersihan menjadi indikator penting dalam pelayanan publik di sektor transportasi. Operator wajib menjaga agar kondisi terminal selalu tertib, aman dari tindakan kriminal, serta bersih dari sampah dan kotoran guna meningkatkan kenyamanan dan kepercayaan pengguna.

3) Memastikan Kelengkapan Dokumen Armada Angkutan Umum

Setiap kendaraan angkutan umum yang masuk dan keluar terminal harus memenuhi persyaratan administratif, seperti surat izin trayek, KIR, dan dokumen kendaraan lainnya. Operator memiliki tanggung jawab untuk melakukan verifikasi atau membantu pelaksanaan pemeriksaan guna memastikan armada laik jalan dan sesuai aturan.

4) Menjamin Fungsi Optimal Alat dan Sarana Pendukung

Kondisi teknis alat-alat operasional seperti radio komunikasi, papan informasi, sistem penerangan, dan alat pengawas lainnya harus terus dipantau dan dijaga. Operator bertanggung jawab memastikan semua alat tersebut berfungsi dengan baik agar operasional terminal tidak terganggu.

5) Melaksanakan Posko Angkutan Lebaran, Natal, dan Tahun Baru secara Efektif

Pada masa-masa tertentu dengan lonjakan mobilitas tinggi, operator terminal terlibat langsung dalam pelaksanaan posko angkutan. Tanggung jawab ini mencakup kesiapan operasional, kelancaran pengawasan, hingga pelaporan kegiatan kepada pihak yang berwenang.

6) Menjaga Kelancaran Komunikasi yang Efektif dan Profesional

Komunikasi yang baik dan akurat menjadi kunci koordinasi antarpetugas, antarinstansi, maupun dengan pengguna jasa. Operator wajib memastikan bahwa setiap instruksi, informasi, dan pelaporan disampaikan secara tepat waktu dan sesuai standar komunikasi pelayanan publik.

7) Menyusun dan Melaporkan Hasil Pelaksanaan Tugas Secara Berkala

Sebagai bagian dari pertanggungjawaban kinerja, operator terminal wajib menyusun laporan atas kegiatan yang telah dilakukan. Laporan tersebut menjadi bahan evaluasi serta dasar dalam perumusan kebijakan teknis dan perbaikan pelayanan di masa mendatang.

Operator terminal tidak hanya berperan dalam pengelolaan fasilitas fisik seperti pemberhentian kendaraan, ruang tunggu, dan fasilitas umum lainnya (Jesus & Astutik, 2023), tetapi juga harus memastikan bahwa pengemudi angkutan umum mematuhi regulasi yang berlaku, seperti batasan kecepatan, waktu operasional, dan standar keselamatan (Öz & Topaloglu, 2023). Dalam konteks ini, pengawasan yang ketat dari operator terminal terhadap armada dan pengemudi akan meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum, yang pada gilirannya mendukung penegakan SPM.

Kolaborasi antara operator terminal dan pemerintah daerah dalam pengawasan serta penerapan sanksi bagi pelanggaran yang terjadi merupakan langkah penting dalam penegakan SPM angkutan umum. Kolaborasi ini mencakup audit kualitas pelayanan, pemeriksaan kendaraan, dan pelatihan pengemudi agar dapat memenuhi kriteria yang telah ditetapkan (Surahman & Islah, 2023).

Dalam menjalankan tanggung jawabnya, operator terminal dibekali dengan sejumlah wewenang operasional yang memungkinkan pelaksanaan tugas berlangsung secara optimal. Wewenang ini merupakan bentuk legitimasi administratif yang diberikan oleh atasan atau instansi untuk mengambil keputusan serta melakukan tindakan teknis sesuai dengan fungsi pelayanan. Adapun bentuk-bentuk wewenang tersebut antara lain (Dishub, 2021):

1) Menetapkan Pengaturan Arus Lalu Lintas di Dalam Terminal.

Operator memiliki kewenangan untuk mengatur jalannya kendaraan, termasuk pengaturan jalur masuk, keluar, dan parkir kendaraan angkutan umum agar alur lalu lintas berjalan lancar dan tertib.

2) Menentukan Jalur Keberangkatan Kendaraan.

Selain mengatur arus lalu lintas, operator juga berwenang menetapkan jalur keberangkatan sesuai dengan trayek dan jenis kendaraan, guna menghindari penumpukan serta potensi konflik antar armada.

3) Meminta Pemeriksaan Kelengkapan Dokumen Armada.

Dalam hal ditemukan indikasi pelanggaran atau ketidaksesuaian dokumen, operator dapat meminta pemeriksaan oleh petugas berwenang atas kelengkapan administrasi kendaraan, baik berupa izin trayek, KIR, atau kelayakan teknis lainnya.

4) Menggunakan Alat Komunikasi dan Sarana Pendukung Operasional.

Operator diberi hak untuk mengakses dan menggunakan alat komunikasi resmi milik terminal, seperti radio, pengeras suara, serta peralatan monitoring lainnya guna mendukung kelancaran koordinasi dan pelayanan.

5) Menyampaikan Informasi Layanan kepada Pengguna Jasa.

Dalam kapasitas sebagai pelaksana teknis, operator berhak memberikan informasi terkait jadwal keberangkatan, perubahan trayek, atau informasi penting lainnya kepada penumpang dan masyarakat.

6) Mengajukan Permintaan Perbaikan Alat Komunikasi.

7) Jika ditemukan alat komunikasi yang tidak berfungsi atau rusak, operator memiliki hak untuk mengajukan perbaikan atau penggantian kepada pihak terkait guna menjaga efektivitas operasional terminal.

8) Meminta Data dan Dokumen Pendukung Laporan Tugas

9) Operator dapat meminta data teknis atau administratif dari unit atau instansi terkait sebagai bahan dalam penyusunan laporan kegiatan dan evaluasi pelaksanaan tugas.

d. Persyaratan jabatan operator terminal

Dalam upaya menjamin kualitas pelayanan transportasi darat, khususnya pada sektor pengelolaan terminal, ditetapkan persyaratan jabatan yang harus dipenuhi oleh setiap individu yang menduduki posisi sebagai operator terminal. Persyaratan ini mencakup berbagai aspek, mulai dari kualifikasi administratif, pendidikan, pelatihan teknis, hingga kompetensi personal dan fisik. Adapun rincian syarat jabatan tersebut dijabarkan sebagai berikut (Dishub, 2021):

1) Pangkat dan Golongan Ruang

Untuk menduduki jabatan ini, individu diharuskan memiliki pangkat Pengatur Muda dengan Golongan Ruang II/a, yang menunjukkan jenjang karier awal dalam kategori Pegawai Negeri Sipil golongan II. Pangkat ini mencerminkan kualifikasi administratif dasar sebagai syarat struktural dalam birokrasi pemerintahan.

2) Kualifikasi Pendidikan

Pendidikan minimal yang disyaratkan adalah lulusan SLTA sederajat, D-I, D-II, atau D-III, dengan latar belakang keilmuan yang relevan seperti Teknik Mesin atau Transportasi. Namun demikian, bidang lain yang dinilai relevan dengan tugas jabatan juga dapat diterima, selama mampu menunjukkan kompetensi teknis yang dibutuhkan.

3) Pendidikan dan Pelatihan (Diklat)

Calon pejabat operator terminal wajib mengikuti serangkaian pendidikan dan pelatihan sebagai berikut:

- a) Diklat Penjenjangan: Diklat Prajabatan sebagai dasar pembekalan bagi pegawai negeri baru.
- b) Diklat Teknis: Diklat Keterminalan dan Manajemen Terminal sebagai bentuk spesialisasi dalam pengelolaan operasional terminal, termasuk pengendalian lalu lintas, layanan penumpang, serta pengawasan sarana dan prasarana.

4) Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja minimal selama 1 tahun di bidang retribusi menjadi nilai tambah penting, karena berkaitan langsung dengan aktivitas terminal yang melibatkan pengelolaan jasa layanan serta pemasukan daerah.

5) Pengetahuan Kerja

Operator terminal dituntut memiliki pemahaman komprehensif mengenai:

- a) Peraturan Daerah terkait penyelenggaraan terminal dan retribusi jasa.
- b) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) sebagai dasar hukum utama.
- c) Prinsip dan praktik penyelenggaraan lalu lintas dan jalan, termasuk sistem trayek dan kelayakan kendaraan.

6) Keterampilan Teknis

Keterampilan utama yang diperlukan adalah kemampuan dalam pengaturan lalu lintas di kawasan terminal, termasuk koordinasi kendaraan, pemantauan pergerakan, serta penggunaan sistem komunikasi dan pengawasan lalu lintas.

7) Bakat Kerja

Untuk mendukung kinerja yang optimal, operator terminal harus memiliki kombinasi bakat yang terdiri dari:

- a) G (General Intelligence): Tingkat kecerdasan umum yang baik.
- b) V (Verbal): Kemampuan komunikasi verbal yang memadai.
- c) Q (Ketelitian): Tingkat ketepatan dan perhatian terhadap detail.
- d) E (Koordinasi Motorik): Kemampuan koordinasi antara mata, tangan, dan kaki.

8) Temperamen Kerja

Operator terminal bekerja dalam lingkungan yang dinamis dan seringkali penuh tekanan. Oleh karena itu, temperamen yang dibutuhkan mencakup:

- a) R (Repetitif): Kemampuan menjalankan tugas yang bersifat berulang dengan konsistensi.
- b) S (Stabil): Kemampuan bekerja dalam kondisi kritis, darurat, atau tekanan tinggi.
- c) T (Toleransi): Ketekunan dalam memenuhi standar kerja tertentu dengan akurat.

9) Minat Kerja

Minat kerja operator terminal terbagi dalam tiga dimensi:

- a) Realistik: Cenderung menyukai pekerjaan praktis dan teknis.
- b) Sosial: Tertarik untuk melayani dan bekerja dengan masyarakat.
- c) Konvensional: Mampu mengikuti prosedur kerja yang telah ditetapkan.

10) Upaya Fisik

Tugas operator terminal membutuhkan daya tahan fisik dan mobilitas tinggi. Oleh karena itu, pekerja harus mampu:

- a) Berdiri dan berjalan dalam waktu lama.
- b) Menggunakan jari dan tangan untuk tugas administrasi atau teknis.
- c) Berbicara, mendengar, dan memiliki ketajaman penglihatan yang baik (terutama jarak dekat dan luas pandangan).

11) Kondisi Fisik

Tidak terdapat syarat khusus terkait jenis kelamin, usia, tinggi, berat badan, atau postur tubuh untuk jabatan ini. Namun demikian, penampilan rapi merupakan bagian dari etika pelayanan publik yang wajib dipenuhi oleh setiap petugas.

12) Fungsi Pekerjaan

Dalam menjalankan fungsinya, operator terminal melakukan kegiatan sebagai berikut:

- a) Fungsi Data: Mengolah data, termasuk menyusun (D3) dan membandingkan data (D6) untuk pelaporan dan evaluasi.
- b) Fungsi Orang: Memberi instruksi atau informasi (O6), melayani pengguna jasa (O7), serta menerima instruksi dari atasan (O8).
- c) Fungsi Benda: Tidak memiliki fungsi teknis langsung terhadap benda kerja spesifik, namun tetap berinteraksi dengan peralatan kerja.

e. Perangkat kerja operator terminal

Dalam melaksanakan tugasnya, seorang operator terminal dibekali dengan berbagai perangkat atau alat kerja yang mendukung efektivitas dan efisiensi kinerjanya. Alat-alat kerja ini tidak hanya bersifat fisik, seperti komputer atau peralatan komunikasi, tetapi juga mencakup dokumen-dokumen administratif, regulasi perundang-undangan, serta standar prosedur operasional yang menjadi acuan kerja. Adapun penjabaran perangkat kerja tersebut dijelaskan sebagai berikut (Dishub, 2021):

1) Arahan/Disposisi Atasan dan Izin Trayek

Dokumen ini digunakan dalam tugas mengendalikan dan mengatur persiapan armada angkutan umum, termasuk mengatur lalu lintas kendaraan angkutan umum baik di dalam maupun di luar terminal. Arahan atau disposisi dari atasan berfungsi sebagai dasar pelaksanaan tugas harian dan koordinasi internal, sedangkan izin trayek digunakan sebagai acuan untuk memastikan armada yang beroperasi sesuai dengan rute dan jadwal yang ditetapkan.

2) Standard Operating Procedure (SOP) dan Standar Pelayanan Minimum (SPM)

SOP dan SPM merupakan dokumen teknis yang menjadi pedoman dalam melakukan pemantauan keamanan dan kebersihan terminal. SOP menjelaskan langkah-langkah kerja yang sistematis, sedangkan SPM menetapkan tolok ukur mutu pelayanan minimum yang harus dipenuhi dalam lingkungan terminal, baik dari sisi fasilitas,

kebersihan, kenyamanan, maupun keamanan.

- 3) Peraturan Perundang-undangan Terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Regulasi tersebut antara lain:

- a) PP No. 79 Tahun 2014 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
- b) Permenhub No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, serta
- c) PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan,

Peraturan ini digunakan dalam pelaksanaan tugas pemeriksaan kelengkapan surat-surat dan dokumen perizinan kendaraan angkutan umum di terminal. Dokumen-dokumen ini memberikan kerangka hukum yang jelas dalam pelaksanaan pengawasan dan penindakan.

- 4) Permenhub No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM)

Peraturan ini dijadikan acuan dalam tugas pengecekan peralatan komunikasi terminal. Dalam konteks ini, operator memastikan bahwa perangkat komunikasi seperti radio, interkom, dan perangkat jaringan lainnya dapat berfungsi dengan baik sesuai ketentuan minimum pelayanan yang berlaku.

- 5) Surat Perintah dan Jadwal

Surat perintah dan jadwal kerja digunakan sebagai dasar pelaksanaan kegiatan musiman, seperti Posko Angkutan Lebaran, Natal, dan Tahun Baru. Dokumen ini memuat rincian jadwal tugas, tim kerja, dan pembagian tanggung jawab selama periode pelayanan intensif tersebut.

- 6) SK Kepala Dinas (SK.800/04-DLLJ) tentang SOP Terminal

Surat Keputusan ini menjadi landasan hukum dalam pengoperasian perangkat radio komunikasi terminal (RIC). Operator terminal menggunakan SK ini sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas komunikasi internal dan eksternal, khususnya dalam pengawasan arus kendaraan dan koordinasi antarpetugas.

- 7) Komputer dan Perangkat Penunjangnya, SOP, SPM, dan Buku Laporan Kegiatan

Dalam tugas menyusun bahan laporan pelaksanaan tugas, operator terminal memanfaatkan perangkat komputer untuk mengolah data, menyusun laporan, dan melakukan evaluasi kegiatan. Buku laporan dan dokumen pendukung lain seperti SOP dan SPM dijadikan rujukan untuk memastikan bahwa laporan tersusun sesuai prosedur

dan mencerminkan kinerja yang objektif dan terukur

f. Angkutan Liar dalam Transportasi Umum

Angkutan umum merupakan salah satu komponen vital dalam sistem transportasi yang berfungsi menyediakan jasa mobilitas bagi masyarakat. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan umum didefinisikan sebagai angkutan penumpang dan/atau barang yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Angkutan umum memiliki peran penting dalam menjamin aksesibilitas dan efisiensi pergerakan masyarakat, serta mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Nasution (2004) menyebutkan bahwa angkutan umum memiliki karakteristik berupa keteraturan waktu, rute, dan kapasitas penumpang, serta pengaturan tarif oleh pemerintah atau otoritas terkait.

Angkutan dalam trayek merupakan salah satu bentuk angkutan umum yang operasionalnya diatur secara formal oleh peraturan perundang-undangan dan diawasi langsung oleh instansi pemerintah yang berwenang. Dalam Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 83 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional, disebutkan bahwa “Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran.” Hal ini menunjukkan bahwa kegiatan usaha transportasi jenis ini harus tunduk pada sistem perizinan formal yang menjamin keteraturan dan keselamatan pengguna jasa.

Angkutan dalam trayek memiliki beberapa karakteristik khusus yang membedakannya dari angkutan tidak dalam trayek, seperti angkutan sewa atau angkutan berbasis aplikasi. Karakteristik tersebut antara lain: (1) memiliki rute dan jadwal yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah atau pusat; (2) dikenakan kewajiban pelayanan publik (*public service obligation*); (3) tarifnya ditentukan atau dikendalikan oleh pemerintah; dan (4) beroperasi di bawah badan hukum seperti koperasi, perusahaan daerah, atau perusahaan berbadan hukum lainnya.

Kehadiran angkutan dalam trayek diharapkan mampu mewujudkan sistem transportasi publik yang terintegrasi, aman, terjangkau, dan ramah lingkungan. Oleh karena

itu, pemerintah menetapkan kebijakan pembatasan jumlah trayek dan pengaturan zonasi agar tidak terjadi persaingan tidak sehat antaroperator dan tidak menimbulkan kekacauan rute. Dalam praktiknya, setiap operator angkutan dalam trayek wajib mengajukan izin trayek yang disertai dokumen teknis seperti studi kelayakan, rekomendasi Dishub, serta memenuhi standar pelayanan minimum (SPM) sebagaimana diatur dalam Permenhub Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dalam Trayek.

Banyak tantangan yang dihadapi oleh penyelenggara angkutan dalam trayek, salah satunya adalah masuknya angkutan liar yang beroperasi tanpa izin resmi di jalur yang sama, yang menyebabkan terganggunya ekosistem usaha angkutan umum legal. Munculnya angkutan liar ini dipicu dari pengangkutan publik yang legal tidak dapat memenuhi kebutuhan masyarakat (Handayati, 2009). Angkutan liar sering kali tidak mengikuti aturan trayek, tidak memiliki izin, serta menghindari terminal, sehingga mengurangi jumlah penumpang dan pendapatan operator resmi. Kondisi ini menyebabkan ketimpangan ekonomi dalam sektor transportasi dan menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap sistem transportasi umum.

Perizinan merupakan elemen fundamental dalam penyelenggaraan angkutan umum karena menentukan legalitas operasional suatu layanan transportasi di ruang publik. Dalam konteks angkutan orang dalam trayek, perizinan tidak hanya berfungsi sebagai bentuk kontrol administratif dari pemerintah, tetapi juga sebagai instrumen untuk menjamin keselamatan, kualitas pelayanan, dan keteraturan lalu lintas, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 25 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), yang diperkuat dengan peraturan turunannya seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Setiap kendaraan angkutan umum wajib memiliki izin penyelenggaraan yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang sesuai dengan wilayah operasional dan bentuk usahanya.

Secara rinci, sistem perizinan angkutan umum diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Dalam regulasi ini, perizinan terdiri dari dua jenis utama, yaitu:

- a. Izin Penyelenggaraan Angkutan, yang merupakan izin induk untuk badan usaha yang hendak menyelenggarakan angkutan umum dalam trayek.
- b. Izin Operasi atau Izin Trayek, yaitu izin untuk menjalankan armada tertentu pada jalur yang telah ditentukan dan diajukan berdasarkan rute serta jadwal layanan yang diusulkan.

Permenhub juga mengatur tentang persyaratan teknis yang harus dipenuhi oleh setiap kendaraan, termasuk uji berkala, kelengkapan dokumen, kelaikan jalan, serta pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM). Untuk memperoleh izin operasional, operator wajib menyertakan rekomendasi teknis dari Dinas Perhubungan setempat, yang menunjukkan bahwa kendaraan dan pengusaha telah memenuhi semua ketentuan yang ditetapkan, termasuk aspek keselamatan, kenyamanan, keamanan, keterjangkauan, dan keteraturan pelayanan.

Saputri, (2024) menekankan bahwa perizinan bukan sekadar formalitas administratif, tetapi merupakan instrumen hukum dan teknis yang bertujuan untuk mengelola pertumbuhan moda transportasi yang berkelanjutan dan profesional. Tanpa izin resmi, pengusaha angkutan tidak hanya melakukan pelanggaran hukum, tetapi juga berpotensi membahayakan keselamatan penumpang dan merusak ekosistem transportasi yang sah dan tertib.

Namun demikian, implementasi kebijakan perizinan ini masih menghadapi tantangan serius, salah satunya adalah masih maraknya praktik angkutan liar yang beroperasi tanpa izin atau menggunakan izin yang tidak sesuai dengan trayek. Ketidaktegasan dalam penegakan hukum, kurangnya pengawasan, dan rendahnya kesadaran hukum pelaku usaha transportasi menjadi faktor penyebab lemahnya efektivitas sistem perizinan yang telah dirancang secara legalistik. Oleh karena itu, penting adanya sinergi antara pemerintah, aparat penegak hukum, operator terminal, serta masyarakat dalam menciptakan sistem transportasi umum yang tertib dan berbasis hukum.

Angkutan liar merupakan fenomena yang kerap ditemui di berbagai terminal di Indonesia. Angkutan ini mengacu pada kendaraan yang beroperasi tanpa izin atau melanggar aturan yang ada, dan sering kali merugikan operator angkutan yang sah. Angkutan liar dapat merusak struktur pasar transportasi, mengurangi kualitas layanan transportasi publik, dan menurunkan tingkat keselamatan. Angkutan liar sering kali tidak

mengikuti standar operasional yang telah ditetapkan oleh pemerintah, seperti pengemudi yang tidak terlatih, kendaraan yang tidak memenuhi syarat kelayakan, serta tarif yang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku (Prastiyo, 2024).

g. Penegakan Hukum dalam Pengawasan Transportasi

Penegakan hukum dalam konteks pengawasan transportasi mengacu pada penerapan aturan-aturan yang ada untuk memastikan bahwa setiap pihak yang terlibat dalam sistem transportasi mematuhi peraturan yang berlaku. Penegakan hukum yang efektif membutuhkan koordinasi antara berbagai pihak terkait, seperti pemerintah, operator transportasi, dan aparat penegak hukum. Dalam hal angkutan liar, penegakan hukum harus mencakup tindakan preventif (seperti sosialisasi dan edukasi) dan tindakan reaktif (seperti penindakan dan pemberian sanksi) (Bright & Whelan, 2020).

Operator terminal hanya memiliki kewenangan administratif, bukan represif. Artinya, kewenangan mereka terbatas pada pemantauan, pendataan, dan pengecekan dokumen kendaraan yang memasuki kawasan terminal. Sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal berfungsi sebagai simpul transportasi yang harus menjamin keselamatan dan kelancaran angkutan. Namun, undang-undang ini tidak secara eksplisit menyebutkan bahwa operator terminal memiliki kewenangan untuk melakukan tindakan penindakan langsung terhadap pelanggaran hukum oleh angkutan liar. Hal ini diperkuat oleh Permenhub No. 24 Tahun 2021 yang hanya menyebutkan fungsi operator sebagai pelaksana teknis yang menjamin kelengkapan layanan dan pengelolaan terminal, tanpa memberi kewenangan penindakan hukum.

Secara konseptual, menurut Hadjon, (1997), kewenangan merupakan hak hukum yang diberikan kepada pejabat administrasi untuk bertindak atas nama negara. Dalam konteks ini, operator terminal hanya diberikan *delegated authority* yang bersifat prosedural, tidak substantif. Padahal, berdasarkan hasil penelitian, operator terminal sering kali menjadi pihak pertama yang mendeteksi keberadaan angkutan liar di lapangan, karena angkutan liar kerap masuk ke dalam kawasan terminal untuk mengambil penumpang tanpa izin.

Ketiadaan dasar hukum untuk bertindak terhadap pelanggaran tersebut menempatkan operator terminal dalam posisi dilematis: di satu sisi mereka mengetahui adanya pelanggaran hukum, namun di sisi lain tidak memiliki instrumen legal untuk melakukan penindakan. Kondisi ini memperlemah efektivitas sistem pengawasan

transportasi umum secara keseluruhan.

Berdasarkan hasil temuan yang telah dianalisis, terdapat tiga kelompok besar kendala, yaitu:

a. Kendala Regulatif (Normatif)

Peraturan perundang-undangan yang ada belum mengatur secara rinci tentang ruang lingkup kewenangan operator terminal dalam konteks penindakan terhadap pelanggaran angkutan liar. UU LLAJ hanya menempatkan terminal sebagai simpul fasilitas pelayanan, tanpa menjelaskan secara operasional tindakan apa saja yang boleh dilakukan oleh operator jika ditemukan angkutan tanpa izin trayek, kendaraan tidak laik jalan, atau praktik terminal bayangan. Permenhub No. 108 Tahun 2017 hanya mengatur tentang izin trayek dan penyelenggaraan angkutan, namun belum menyentuh secara teknis peran operator sebagai pengawas langsung.

b. Kendala Struktural dan Kelembagaan

Kelemahan lain terletak pada fragmentasi kewenangan antarinstansi. Dalam praktiknya, pengawasan dan penindakan terhadap angkutan liar berada di tangan Dinas Perhubungan, namun pelaksanaan di lapangan juga melibatkan Kepolisian, Satpol PP, dan otoritas terminal. Tidak adanya pembagian tugas yang tegas membuat pengawasan menjadi tumpang tindih dan tidak efisien. Dalam beberapa kasus, operator terminal hanya mampu melaporkan temuan, tetapi tidak memiliki akses atau mekanisme untuk meneruskan laporan tersebut ke aparat penegak hukum secara sistematis.

c. Kendala Teknis dan SDM

Temuan lapangan menunjukkan bahwa banyak terminal masih kekurangan personel pengawas, tidak dilengkapi dengan peralatan pendukung seperti sistem informasi izin digital, monitoring CCTV yang terintegrasi, atau akses langsung ke data kendaraan bermotor. Selain itu, rendahnya kompetensi hukum dan teknis para operator juga menjadi hambatan. pengawasan yang efektif hanya dapat dilakukan apabila pelaksana memiliki kombinasi antara pemahaman hukum, kemampuan teknis, dan koordinasi antarsektor.

Dalam kerangka teori budaya hukum dari Lawrence Friedman, lemahnya pengawasan terhadap angkutan liar juga dipengaruhi oleh budaya hukum yang permisif, baik dari pelaku usaha transportasi yang cenderung menghindari prosedur legal, maupun

dari aparaturnegara yang membiarkan pelanggaran karena berbagai alasan, termasuk adanya praktik *pungli* di lapangan (Ibrahim, et al, 2024).

Pembiaran terhadap lemahnya posisi operator terminal akan terus memperburuk kondisi transportasi umum, terutama dalam konteks angkutan liar. Tanpa adanya reformasi regulasi, operator terminal hanya akan menjadi bagian dari sistem yang pasif dan simbolis, bukan aktor strategis dalam penegakan hukum transportasi.

Penelitian ini menemukan bahwa perlu adanya perumusan kewenangan administratif terbatas yang sah dan operasional bagi operator terminal. Misalnya:

- a. Hak untuk menolak kendaraan liar masuk terminal;
- b. Wewenang untuk melakukan pencatatan pelanggaran dan menyampaikan ke Dishub atau Kepolisian secara elektronik;
- c. Kewajiban untuk melaporkan pelanggaran dalam laporan harian dan bulanan yang terstandarisasi.

Selain itu, pelatihan berkala, penguatan digitalisasi izin trayek dan pengawasan berbasis data real-time juga menjadi bagian penting dalam solusi jangka panjang.

2. Sanksi hukum angkutan liar didalam dan diluar terminal

a. Sanksi hukum terhadap angkutan liar

Sanksi hukum terhadap angkutan liar di Indonesia memiliki dasar yang kuat dalam kerangka peraturan perundang-undangan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menjadi landasan utama dalam mengatur ketertiban penyelenggaraan transportasi darat, termasuk penindakan terhadap kendaraan bermotor yang beroperasi tanpa izin trayek atau izin usaha angkutan umum. Pasal 173 UU LLAJ secara tegas melarang setiap orang mengoperasikan kendaraan angkutan umum tanpa memiliki izin yang sah, dengan ancaman sanksi administratif maupun pidana.

Selain itu, penegakan sanksi terhadap angkutan liar juga mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Daerah (Perda) yang mengatur ketertiban lalu lintas di masing-masing wilayah. Misalnya, Permenhub No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, yang menegaskan bahwa setiap kendaraan yang melayani angkutan umum tanpa izin resmi dapat dikenakan tindakan penertiban oleh aparat berwenang. Peraturan daerah bahkan

sering memuat ketentuan tambahan yang mempertegas larangan dan prosedur penindakan sesuai karakteristik wilayahnya (Saragih & Maria, 2022).

b. Jenis Sanksi

Sanksi terhadap angkutan liar dapat berbentuk sanksi administratif maupun sanksi pidana.

1) Sanksi Administratif

Sanksi administratif umumnya dijatuhkan oleh instansi teknis seperti Dinas Perhubungan atau operator terminal melalui prosedur penertiban. Bentuk sanksi ini dapat berupa teguran tertulis, pencabutan kartu pengawasan, pencabutan izin trayek, penyitaan sementara kendaraan, hingga denda administratif. Menurut Arifin, (2023), sanksi administratif memiliki tujuan preventif, yakni mendorong kepatuhan pelaku usaha angkutan terhadap regulasi, tanpa langsung melibatkan proses peradilan.

2) Sanksi Pidana

Sanksi pidana diterapkan apabila pelanggaran yang dilakukan memiliki tingkat keseriusan tinggi, seperti membahayakan keselamatan penumpang, menimbulkan kerugian material, atau mengulangi pelanggaran yang sama. Pasal 308 UU LLAJ mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum tanpa izin dapat dipidana dengan kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000. Penegakan sanksi pidana ini melibatkan aparat penegak hukum seperti Kepolisian dan Kejaksaan, dengan mekanisme penyidikan dan peradilan sesuai KUHAP.

c. Penerapan sanksi terhadap angkutan liar di dalam dan di luar terminal

Penerapan sanksi terhadap angkutan liar di dalam dan di luar terminal terletak pada kewenangan penindakan. Di dalam terminal, operator terminal memiliki kewenangan administratif untuk menolak kendaraan masuk, memeriksa kelengkapan izin trayek, dan melaporkan pelanggaran kepada Dinas Perhubungan atau Kepolisian. Penindakan langsung yang bersifat represif tidak dapat dilakukan oleh operator terminal karena keterbatasan kewenangan hukum.

Pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan umum merupakan pilar utama dalam memastikan bahwa kegiatan transportasi berjalan sesuai dengan ketentuan hukum, menjamin keselamatan penumpang, serta menciptakan sistem transportasi yang tertib dan berkeadilan. Dalam kerangka hukum nasional, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan tegas menerangkan bahwa pemerintah, baik pusat maupun daerah, memiliki tanggung jawab untuk melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan umum. Pengawasan ini bersifat preventif dan represif, artinya tidak hanya untuk mencegah terjadinya pelanggaran, tetapi juga untuk menindak ketika terjadi penyimpangan.

Pelaksanaan pengawasan dilakukan oleh instansi teknis yang berwenang, khususnya Dinas Perhubungan (Dishub) sebagai pelaksana teknis di tingkat kabupaten/kota maupun provinsi. Fungsi pengawasan ini meliputi pengecekan kelengkapan izin trayek, pemeriksaan kelaikan kendaraan, pemantauan perilaku pengemudi, hingga pengawasan terhadap operasional angkutan liar yang tidak memiliki izin resmi. Dalam pelaksanaannya, pengawasan juga melibatkan koordinasi dengan Kepolisian Lalu Lintas, terutama dalam razia atau penindakan di lapangan terhadap pelanggaran nyata yang terjadi di jalan raya.

Ketika ditemukan pelanggaran seperti pengoperasian kendaraan tanpa izin trayek (angkutan liar), sanksi administratif dapat dijatuhkan sesuai dengan ketentuan Pasal 74 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek. Bentuk sanksi administratif tersebut antara lain:

- 1) Teguran tertulis, sebagai peringatan awal terhadap pelanggaran ringan;
- 2) Pembekuan izin penyelenggaraan, jika pelanggaran bersifat berulang dan tidak ada perbaikan dalam jangka waktu tertentu;
- 3) Pencabutan izin trayek atau izin operasional, untuk pelanggaran berat atau ketidakpatuhan sistemik;
- 4) Pengandangan kendaraan, jika kendaraan terbukti tidak laik jalan atau beroperasi tanpa izin sama sekali.

Menurut Soemitro (2012), efektivitas pengawasan terhadap angkutan umum sangat bergantung pada tiga pilar utama, yakni:

- 1) Koordinasi antar lembaga, termasuk antara Dishub, kepolisian, operator terminal, dan lembaga hukum lainnya. Tanpa sinergi yang kuat, pengawasan seringkali tidak konsisten dan bersifat sektoral (Syarien & Samarah, 2023).
- 2) Ketersediaan sumber daya manusia (SDM) yang profesional dan memadai, baik dari segi jumlah maupun kompetensi teknis dalam melakukan inspeksi dan evaluasi lapangan (Supardi, 2022).
- 3) Dukungan regulasi yang jelas dan tegas, terutama dalam aspek penegakan hukum serta pembagian kewenangan yang tidak tumpang tindih antara pusat dan daerah (Purba, 2024).

Dalam praktiknya, pengawasan juga harus mencakup aspek edukatif dan persuasif, di mana petugas memberikan sosialisasi serta pembinaan kepada pengusaha dan pengemudi angkutan agar memahami kewajiban hukum mereka dan manfaat dari beroperasi secara legal. Oleh karena itu, pengawasan tidak boleh hanya dilihat sebagai tindakan represif, tetapi juga bagian dari upaya pembinaan sistem transportasi yang berkelanjutan dan inklusif.

d. Hambatan dalam penerapan sanksi/penindakan terhadap angkutan liar

Berbagai penelitian menunjukkan bahwa pengawasan terhadap angkutan liar sering kali terhambat oleh faktor-faktor internal dan eksternal. Beberapa kendala dalam pengawasan angkutan liar, seperti kurangnya sumber daya manusia yang memadai, koordinasi yang buruk antara lembaga yang berwenang, serta keterbatasan sarana dan prasarana pengawasan di terminal. Hambatan ini menyebabkan pengawasan menjadi kurang efektif, sehingga angkutan liar dapat beroperasi tanpa hambatan (Beecroft, 2019).

Kurangnya pendidikan dan sosialisasi tentang peraturan angkutan umum kepada masyarakat dan pengemudi angkutan liar menjadi salah satu penyebab utama tingginya jumlah angkutan liar yang beroperasi. Penegakan hukum yang lemah, kurangnya sanksi yang jelas, dan pengawasan yang tidak konsisten memperburuk situasi ini.

Temuan utama dalam penelitian ini menunjukkan bahwa kewenangan operator terminal dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan liar belum diatur secara normatif dan fungsional secara tegas dalam peraturan perundang-undangan. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) memang

mengamanatkan pentingnya pengawasan oleh penyelenggara transportasi, namun kewenangan represif atau penindakan hukum terhadap angkutan liar tidak secara eksplisit diberikan kepada operator terminal.

Begitu pula dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, operator terminal hanya disebut memiliki tanggung jawab dalam hal pengaturan arus lalu lintas, pengecekan kelengkapan dokumen kendaraan, serta menjaga ketertiban dan kebersihan di lingkungan terminal. Namun, tidak ada ketentuan normatif yang memberi mereka hak secara langsung untuk menindak angkutan liar, seperti mengeluarkan sanksi administratif atau melakukan pengandangan kendaraan.

Ketiadaan rumusan kewenangan represif ini mengakibatkan peran operator terminal terbatas sebagai pelaksana teknis administratif, seperti melakukan pendataan kendaraan, memverifikasi dokumen trayek, dan menyampaikan laporan ke dinas terkait. Akibatnya, dalam praktiknya operator terminal hanya menjadi “perantara pasif” dalam rantai pengawasan transportasi, bukan “pengendali langsung” di lapangan. Temuan ini selaras dengan teori Rahardjo, (2008) yang menyatakan bahwa hukum harus mampu menyesuaikan diri dengan kebutuhan sosial termasuk dalam distribusi kewenangan antara pelaksana teknis dan aparat penegak hukum.

Sebagaimana tercantum dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017, fungsi pengawasan terhadap angkutan dalam trayek diamanatkan kepada instansi yang berwenang, namun tidak disebutkan secara spesifik keterlibatan dan batas pelaksanaan oleh petugas terminal. Maka, muncul fragmentasi kewenangan, di mana operator terminal tidak memiliki dasar hukum kuat untuk melakukan tindakan preventif atau represif terhadap kendaraan liar, padahal mereka berada langsung di titik awal distribusi kendaraan.

Secara teoritik, ini mengindikasikan adanya kesenjangan antara normatif hukum dan hukum dalam pelaksanaan (*law in action*). Seperti yang ditegaskan oleh Soekanto dan Mamudji, (1986) dalam pendekatan normatif-empiris, pelaksanaan hukum dapat tidak efektif apabila tidak diiringi dengan struktur kelembagaan dan pembagian kewenangan yang jelas.

Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009, terminal disebut sebagai simpul pelayanan angkutan umum yang harus menjamin keselamatan dan kelayakan kendaraan, namun tidak diberikan fungsi yuridis sebagai penegak hukum administratif terhadap pelanggaran oleh pengusaha angkutan liar. Hal ini menjadi paradoks, karena terminal merupakan titik awal dari aktivitas angkutan umum dan sekaligus tempat paling strategis untuk mencegah dan mengidentifikasi pelanggaran.

Temuan ini menguatkan argumen Hadjon (1997) mengenai pentingnya legal standing dan legal capacity dalam pelaksanaan kewenangan pemerintahan. Dalam konteks ini, operator terminal memiliki tanggung jawab hukum, tetapi tidak diberikan alat hukum untuk menjalankan tanggung jawab tersebut secara substantif.

Dari sisi peraturan, temuan penelitian ini menegaskan perlunya harmonisasi regulasi antara UU LLAJ, peraturan menteri teknis, dan instrumen daerah terkait pengawasan dan pengendalian transportasi. Idealnya, operator terminal perlu diberi kewenangan administratif untuk menolak kendaraan tidak berizin masuk terminal, melaporkan langsung secara elektronik, bahkan diberikan peran dalam pemungutan data pelanggaran administratif untuk diteruskan ke Dishub dan kepolisian.

Sebagaimana diatur dalam Permenhub No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, terminal seharusnya menjamin keamanan dan ketertiban penumpang dan kendaraan. Namun, SPM tersebut tidak dapat ditegakkan jika operator terminal tidak memiliki alat kebijakan dan pelaksanaan yang memadai.

Penelitian ini juga mengidentifikasi bahwa selain kelemahan yuridis, terdapat kebutuhan mendesak untuk penguatan kapasitas sumber daya manusia dan digitalisasi sistem pengawasan terminal. Solusi ini sejalan dengan pendapat (Bright & Whelan, 2020) yang menyebutkan bahwa efektivitas pengawasan hukum memerlukan integrasi antara legal authority, operational capacity, dan systemic support.

Dengan penerapan teknologi monitoring berbasis digital (seperti CCTV berbasis analitik kendaraan dan pelaporan daring terintegrasi dengan SIMREG atau e-Tilang), operator terminal dapat berkontribusi dalam sistem pengawasan berbasis data, meskipun

tidak diberi kewenangan represif secara langsung.

Angkutan liar kerap menawarkan tarif di bawah standar, menghindari biaya retribusi terminal, serta beroperasi tanpa mengikuti rute dan jadwal tetap sebagaimana diwajibkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Penumpang Umum tidak Dalam Trayek. Akibatnya, angkutan resmi yang taat aturan kehilangan daya saing, karena terbebani oleh kewajiban membayar retribusi, uji KIR, pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM), dan kewajiban administratif lainnya.

Secara teoritis, kondisi ini selaras dengan konsep "market failure" dalam teori ekonomi hukum (*law and economics*), di mana pelaku ilegal menciptakan distorsi pasar dengan menurunkan harga tanpa memikul beban biaya regulasi. Hal ini menciptakan asimetri kompetisi yang merugikan operator sah dan berdampak langsung terhadap penurunan kualitas layanan publik karena pelaku legal kehilangan insentif untuk berinvestasi pada peningkatan mutu.

Selain gangguan terhadap persaingan usaha yang sehat, maraknya angkutan liar juga menyebabkan hilangnya potensi pendapatan negara dan daerah. Karena tidak memiliki izin resmi, kendaraan liar tidak membayar pajak kendaraan bermotor, retribusi terminal, maupun kontribusi asuransi wajib sebagaimana diatur dalam UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Hal ini berdampak langsung pada penurunan PAD (Pendapatan Asli Daerah) dari sektor transportasi, yang seharusnya dapat digunakan untuk membiayai perbaikan infrastruktur terminal dan peningkatan layanan publik.

Lebih parahnya, kekosongan pengawasan formal ini sering diisi oleh praktik informal berupa pungutan liar (pungli) oleh oknum petugas atau individu tidak bertanggung jawab. Seperti diungkapkan (Ibrahim et al., 2024), pungutan liar dalam pengeluaran izin yang tidak prosedural dan pembiaran terhadap angkutan liar menjadi bentuk nyata dari maladministrasi dalam sistem transportasi, yang mencederai kepercayaan publik terhadap penyelenggara layanan negara.

Praktik pungli ini mencerminkan gagalnya fungsi kontrol internal (internal control failure) dalam sistem birokrasi transportasi, yang seharusnya dijamin melalui mekanisme pengawasan berbasis regulasi dan pelaporan formal. Dalam konteks hukum administrasi

negara, fenomena ini mencerminkan terjadinya pelanggaran terhadap prinsip akuntabilitas dan transparansi penyelenggaraan pemerintahan, sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

Dari sisi keselamatan, angkutan liar kerap mengoperasikan kendaraan yang tidak laik jalan, tidak diuji berkala, dan tidak memiliki jaminan asuransi penumpang (Jasa Raharja). Hal ini tidak hanya melanggar Pasal 54 dan Pasal 55 UU LLAJ, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas dan kerugian hukum bagi masyarakat pengguna jasa.

Dalam teori pelayanan publik (*public service theory*), keberadaan pelaku ilegal dalam sistem layanan negara seperti transportasi publik merupakan bentuk erosi terhadap hak publik untuk memperoleh pelayanan yang aman, tertib, dan legal. Angkutan liar merusak prinsip keadilan distributif, di mana warga yang taat aturan justru dirugikan oleh pelaku yang tidak mematuhi sistem. Konsumen menjadi pihak yang paling banyak mengalami kerugian atas jasa/produk dari si penjual/pengusaha jasa itu sendiri (Triyono, Borman, Sidarta, & Handayati, 2024)

Temuan pertama yang sangat signifikan adalah ketidakjelasan pengaturan normatif mengenai batas dan bentuk kewenangan operator terminal. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 memang terdapat ketentuan umum mengenai tanggung jawab pengelola terminal untuk menjamin keselamatan dan keteraturan transportasi, namun tidak secara eksplisit menyebutkan mekanisme penindakan terhadap pelanggaran oleh angkutan liar.

Permenhub No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang hanya mengatur fungsi operator terminal sebagai pelaksana administratif dan pengendali lalu lintas di dalam terminal, tanpa memberikan legal standing untuk bertindak sebagai penegak sanksi administratif. Kondisi ini menciptakan ruang abu-abu hukum (*legal vacuum*) yang kemudian dimanfaatkan oleh pelaku angkutan liar untuk menghindari sistem resmi.

Dalam perspektif teori wewenang oleh Hadjon (1997), setiap tindakan pemerintah, termasuk oleh operator terminal, harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, ketika kewenangan tidak ditegaskan secara eksplisit, maka tindakan operator terminal menjadi lemah secara hukum dan tidak dapat dijadikan dasar penindakan. Hal ini juga bertentangan dengan prinsip *legalitas* dalam negara hukum, yang menuntut

setiap tindakan administrasi negara harus memiliki dasar hukum yang jelas dan tertulis.

Hambatan berikutnya terletak pada rendahnya kesadaran hukum di kalangan pelaku usaha transportasi umum, khususnya mereka yang mengoperasikan angkutan tanpa izin (angkutan liar). Sebagaimana dinyatakan oleh (Tahwin Alamsyah, Marsuni, & Bima, 2023), ketidaktaatan pelaku angkutan terhadap aturan disebabkan oleh minimnya pengetahuan hukum, tekanan ekonomi, serta budaya permisif terhadap pelanggaran.

Dalam kerangka teori budaya hukum Lawrence M. Friedman, sistem hukum tidak hanya terdiri dari struktur hukum (legal structure) dan substansi hukum (legal substance), tetapi juga dari budaya hukum (legal culture), yaitu persepsi dan sikap masyarakat terhadap hukum itu sendiri. Budaya hukum yang lemah akan menyebabkan hukum hanya menjadi teks tanpa daya paksa sosial.

Di tingkat pelaksana teknis, operator terminal menghadapi keterbatasan jumlah dan kualitas sumber daya manusia, serta kurangnya sarana operasional yang memadai. Temuan dari Hasmiwati dan Frinaldi, (2022) menegaskan bahwa banyak operator terminal belum memiliki kompetensi dalam pengawasan kendaraan, komunikasi lapangan, serta pelaporan yang akurat dan cepat. Ketiadaan pelatihan teknis berkala dan rendahnya integrasi data antarlembaga juga memperlemah efektivitas pengawasan.

Dari segi fasilitas, tidak semua terminal memiliki perangkat monitoring seperti CCTV, radio komunikasi dua arah, posko 24 jam, dan sistem informasi perizinan daring. Padahal, keberadaan teknologi tersebut krusial untuk mengatasi mobilitas tinggi kendaraan dan pengemudi yang kerap berpindah jalur serta menghindari pengawasan formal.

Dalam kerangka teori kelembagaan (institutional capacity), fungsi pengawasan tidak cukup hanya berdasarkan niat atau perintah struktural, tetapi memerlukan kapasitas organisasi, baik berupa SDM profesional, anggaran, perangkat kerja, hingga regulasi pendukung. Jika tidak terpenuhi, maka tugas pengawasan akan bersifat simbolik dan tidak memberi hasil yang substantif.

Hambatan lain yang signifikan adalah kurangnya koordinasi fungsional antara Dishub, operator terminal, kepolisian, dan aparat penegak hukum lainnya. Banyak kasus menunjukkan bahwa ketika pelanggaran ditemukan, tidak jelas siapa yang berwenang

menindak langsung, siapa yang bertugas mencatat, dan siapa yang menyampaikan laporan resmi. Ketidaksinkronan prosedur ini menyebabkan pembiaran terhadap pelanggaran.

Hal ini bertentangan dengan prinsip koordinasi horizontal dalam good governance, yang menekankan pentingnya kerjasama antarunit dalam satu sistem layanan publik. Dalam konteks transportasi, terminal sebagai simpul transportasi harus didukung oleh sistem koordinatif yang melibatkan lintas sektor secara aktif, bukan hanya pelimpahan tanggung jawab satu arah.

Hambatan terakhir adalah tidak adanya sistem pelaporan dan evaluasi berbasis indikator kinerja pengawasan. Laporan harian yang dibuat operator terminal seringkali bersifat kuantitatif dan administratif, tanpa indikator kualitas seperti: jumlah pelanggaran ditindak, efektivitas tindakan, atau pelaporan temuan kepada aparat hukum. Sistem pelaporan seperti ini membuat proses pengawasan tidak memiliki dampak jangka panjang terhadap reformasi sistem transportasi.

Dalam sistem manajemen kinerja sektor publik, indikator output dan outcome sangat penting untuk mengevaluasi efektivitas kebijakan. Tanpa instrumen penilaian berbasis data yang transparan dan sistematis, maka pengawasan terhadap angkutan liar hanya akan menjadi rutinitas birokrasi yang tidak mampu menjawab tantangan riil di lapangan.

Meskipun berada di posisi strategis dan operasional terdepan dalam pengelolaan harian angkutan umum, peran operator terminal dalam praktiknya masih sangat terbatas secara fungsional, yaitu sebatas menjalankan tugas-tugas administratif seperti pengecekan dokumen izin trayek, pengaturan lalu lintas dalam kawasan terminal, serta pendataan kendaraan dan penumpang. Fungsi ini meskipun penting, belum menjangkau aspek substansial dari pengawasan hukum, yaitu tindakan aktif terhadap pelanggaran terutama terhadap praktik angkutan liar yang justru marak terjadi di sekitar terminal.

Menurut (Prasetyo & Andry, 2019b), operator terminal seharusnya memiliki peran sebagai *regulatory gatekeeper* yang tidak hanya menjaga alur lalu lintas dan kelengkapan dokumen, tetapi juga bertindak sebagai penyaring awal (first-level enforcer) terhadap setiap pelanggaran yang dapat mengancam tertibnya sistem transportasi umum.

Dalam konteks hukum administrasi negara, peran seperti ini seharusnya dimaknai sebagai bentuk fungsi pengawasan aktif (*active control*) yang diberikan oleh negara kepada pejabat pelaksana tertentu melalui delegasi kewenangan administratif. Berdasarkan UU No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, kewenangan dapat didelegasikan oleh pejabat yang lebih tinggi kepada pelaksana teknis (dalam hal ini operator terminal), sepanjang disertai dengan parameter, prosedur, dan tanggung jawab hukum yang jelas. Dengan demikian, jika operator terminal tidak diberikan ruang kewenangan semacam ini, maka akan terjadi gap antara otoritas normatif dan kenyataan operasional, yang pada gilirannya memperlemah efektivitas pengawasan terhadap angkutan liar.

Ketika operator terminal hanya dibatasi pada pemrosesan dokumen, tanpa wewenang untuk menolak, menahan, atau melaporkan secara formal kendaraan yang melanggar, maka terjadi disfungsi dalam mekanisme pengendalian sistem transportasi. Dalam teori fungsi pemerintahan modern (*modern administrative law*), peran pelaksana teknis di lapangan tidak bisa sekadar pasif dan administratif, melainkan harus mampu menjalankan fungsi *responsive intervention*, yaitu bertindak cepat terhadap pelanggaran untuk mencegah eskalasi masalah di kemudian hari.

Tidak hanya itu, jika operator terminal tidak diberi kewenangan bertindak terhadap pelanggaran, maka terminal justru menjadi ruang impunitas, tempat di mana pelaku angkutan liar bisa masuk, beroperasi, bahkan keluar tanpa hambatan hukum apa pun. Hal ini bertolak belakang dengan semangat dari peraturan yang dibuat terkait dengan lalu lintas angkutan jalan, yang menyatakan bahwa terminal wajib menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelayakan kendaraan. Tanpa fungsi pengawasan yang dilengkapi kewenangan intervensi, ketentuan normatif tersebut hanya akan menjadi deklarasi hukum tanpa daya paksa (*lex imperfecta*).

Dalam kerangka Good Governance, khususnya prinsip *responsiveness* dan *effectiveness*, operator terminal harus diberdayakan bukan hanya secara administratif tetapi juga secara institusional. Peran mereka sebagai aktor terdepan di simpul transportasi publik menjadi tidak relevan apabila tidak didukung oleh struktur kewenangan yang memungkinkan mereka untuk bertindak cepat, adil, dan akuntabel terhadap pelanggaran di lapangan.

CONCLUSIONS AND ADVICE

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan terhadap dua rumusan masalah utama, dapat disimpulkan bahwa: kewenangan operator terminal bersifat administratif dan terbatas pada lingkup operasional terminal. Operator terminal memiliki tugas memeriksa kelengkapan administrasi kendaraan, memastikan kesesuaian izin trayek, dan mengatur arus keluar-masuk kendaraan di dalam area terminal. Meskipun berada di garda terdepan pengawasan, operator terminal tidak memiliki kewenangan represif untuk menjatuhkan sanksi pidana atau melakukan penindakan langsung terhadap angkutan liar. Keterbatasan ini disebabkan oleh tidak adanya pengaturan eksplisit yang memberikan otoritas tersebut dalam peraturan perundang-undangan, sehingga peran represif tetap berada di tangan instansi penegak hukum seperti Dinas Perhubungan dan Kepolisian.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa sanksi hukum terhadap angkutan liar terdiri dari sanksi administratif dan sanksi pidana. Sanksi administratif meliputi teguran tertulis, pencabutan kartu pengawasan, penarikan izin trayek, dan penyitaan sementara kendaraan. Sementara itu, sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 308 UU No. 22 Tahun 2009 dapat berupa pidana kurungan atau denda. Perbedaan penerapan sanksi terlihat dari lokasi pelanggaran: di dalam terminal, operator hanya dapat memberikan tindakan administratif dan melaporkan pelanggaran; di luar terminal, penindakan dilakukan oleh aparat penegak hukum dengan kewenangan langsung untuk memberikan sanksi pidana maupun administratif.

Sebagai solusi terhadap berbagai temuan dan kendala tersebut, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

- a. Perlu dilakukan reformulasi regulasi yang menegaskan kewenangan administratif operator terminal dalam pengawasan angkutan liar. Pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan perlu merevisi atau menambahkan ketentuan khusus dalam Permenhub terkait kewenangan operator terminal untuk menolak, mencatat, dan melaporkan secara resmi pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan liar.
- b. Penguatan kelembagaan dan sistem koordinasi antarinstansi harus segera diwujudkan. Pemerintah daerah perlu membentuk mekanisme kolaboratif antara operator terminal,

Dishub, Satpol PP, dan kepolisian dalam bentuk tim pengawasan terpadu yang dapat bertugas secara rutin di lapangan dan memiliki alur pelaporan yang jelas.

Perlu adanya digitalisasi sistem pengawasan dan peningkatan kapasitas SDM operator terminal. Penerapan sistem informasi izin trayek berbasis daring, integrasi data kendaraan, serta pelatihan teknis dan hukum bagi operator terminal harus menjadi prioritas untuk memastikan pengawasan dapat dilakukan secara profesional dan akurat..

REFERENSI

- Alamsyah, T, Marsuni, L., & Bima, M. R. (2023). Efektivitas Hukum Pengawasan Muatan Lebih (Over Loading) Kendaraan Angkutan Barang: Studi Pada Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX. *Journal of Lex Generalis (JLG)*, 4(2), 690–699. Retrieved from <http://www.pasca-umi.ac.id/index.php/jlg/article/view/1414>
<http://www.pasca-umi.ac.id/index.php/jlg/article/download/1414/1610>
- Alamsyah, Tahwin, Marsuni, L., & Bima, M. R. (2023). Efektivitas hukum pengawasan muatan lebih (over loading) kendaraan angkutan barang: Studi Pada balai pengelola transportasi darat wilayah XIX. *Law*, 4(2), 690–699. Retrieved from <http://www.pasca-umi.ac.id/index.php/jlg/article/view/1414>
- Arifin, M. (2023). Penegakan hukum terhadap angkutan umum tanpa izin trayek di Indonesia. *Jurnal Hukum Transportasi*, 5(1), 45–60.
- Beecroft, M. (2019). The future security of travel by public transport: A review of evidence. *Research in Transportation Business & Management*, 32, 100388. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2019.100388>
- Bright, D., & Whelan, C. (2020). *Organised crime and law enforcement. Organised Crime and Law Enforcement*. <https://doi.org/10.4324/9781315522579-8>
- Dishub. (2021). *Anjab - UPTD Terminal - Operator Terminal*. Retrieved from <https://www.scribd.com/document/500521772/60-Anjab-UPTD-Terminal-Operator-Terminal-1>
- Fitri Arianti Saputri. (2024). Legal Protection In Road Transportation: Safety, Passenger Rights And Carrier Liability. *Leges Privatae*, 1(1). <https://doi.org/10.62872/qnmrzn25>
- Gustania Dora Pereira Soares De Jesus, & Septiyani Putri Astutik. (2023). Analisis Kinerja Petugas Terminal Service Officer (TSO) Terhadap Pengawasan Fasilitas Pt Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. *Jurnal Kajian Dan Penalaran Ilmu Manajemen*, 1(3), 116–126. <https://doi.org/10.59031/jkpim.v1i3.109>
- Hadjon, P M. (2020). *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Hadjon, Philipus M. (1997). Tentang Wewenang. *Jurnal Pro Justisia*, (5).
- Handayati, N. (2009). Pengangkutan Online Ditinjau Dari, (22).
- Hasmiwati, & Frinaldi, A. (2022). Implementasi Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Padang Dalam Penertiban Angkutan Kota. *JISIP (Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan)*, 6(4), 2615–2621. <https://doi.org/10.36312/jisip.v6i4.3882/http>

- Ibrahim, A W, Ahmad, I., & Moonti, R. M. (2024). *Analisis Tantangan dan Hambatan dalam Penegakan Hukum Angkutan Antar Provinsi*.
- Ibrahim, Avid Wahyudi, Ahmad, I., & Moonti, R. M. (2024). Analisis Tantangan dan Hambatan dalam Penegakan Hukum Angkutan Antar Provinsi, (15).
- Kartono, M. H., Husen, L. O., & Zainuddin, &. (2021). Efektifitas Pegawai Inspektur Angkutan Udara Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan Perintis. *Journal of Lex Generalis (JLS)*, 2(8), 2068–2082.
- Khairany, C. (2014, July 24). Satpol PP DKI gelar penertiban angkutan liar. *ANTARA News*. Retrieved from https://www.antaranews.com/berita/445535/satpol-pp-dki-gelar-penertiban-angkutan-liar?utm_source=chatgpt.com
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Prenada Media.
- MITASARI. (2015). EVALUASI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGAWASAN DAN Oleh : Program Studi Ilmu Administrasi Negara Kajian Kebijakan Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Timbang Batulayang Kota Pontianak , yaitu yaitu Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Pelaksana teknis Peratu. *PUBLIKA : Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 4(September).
- Öz, C., & Topaloglu, N. Y. (2023). Message Based Terminal Manager for Public Transportation Systems. In *2023 IEEE International Smart Cities Conference (ISC2)* (pp. 1–7). <https://doi.org/10.1109/ISC257844.2023.10293500>
- Prasetyo, D., & Andry, H. (2019a). Pelaksanaan Standar Kesetaraan Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan Pada Bus Trans Metro Pekanbaru. *PUBLIKA : Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 5(1), 55–71. [https://doi.org/10.25299/jiap.2019.vol5\(1\).3607](https://doi.org/10.25299/jiap.2019.vol5(1).3607)
- Prasetyo, D., & Andry, H. (2019b). PELAKSANAAN STANDAR KESETARAAN PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN UMUM MASSAL BERBASIS JALAN PADA BUS TRANS METRO PEKANBARU. *PUBLIKA : Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 5(1), 55–71. [https://doi.org/10.25299/jiap.2019.vol5\(1\).3607](https://doi.org/10.25299/jiap.2019.vol5(1).3607)
- Pratiyo, I. B. (2024). Penegakkan Hukum Angkutan Umum Dalam Trayek di Wilayah Administrasi Kota Jambi, 11(2), 117–124. <https://doi.org/10.46447/ktj.v11i2.633>
- Priyadi, H. (2024, May 15). Kinerja Dishub Kabupaten Bandung Dinilai Jelek, Tak Berupaya Beri Layanan Terminal hingga Abaikan Menjamurnya Parkir Liar. *Jabarekspres.Com*. Retrieved from <https://jabarekspres.com/berita/2024/05/15/kinerja-dishub-kabupaten-bandung-dinilai-jelek-tak-berupaya-beri-layanan-terminal-hingga-abaikan-menjamurnya-parkir-liar/>
- Purba, A. (2024). Examining the Authority Relationship Between the Center and Regions in Determining Policy Authority and Regional Interests. *Pena Justisia: Media Komunikasi Dan Kajian Hukum*, 22. <https://doi.org/10.31941/pj.v22i3.3991>
- Ramadhan, D. N. S. (2024, October 7). Angkot liar di Serang-Balaraja bertambah, disebut jadi masalah. *Antaranews.Com*. Retrieved from https://banten.antaranews.com/berita/307693/angkot-liar-di-serang-balaraja-bertambah-disebut-jadi-masalah?utm_source=chatgpt.com
- Resyana, H., & Wijaya, I. M. H. (2023). TAXI LIAR DI KAWASAN WISATA CANGGU KECAMATAN Abstrak. *JURNAL HUKUM MAHASISWA*, 03(02), 895–908.
- RIADIS, V. R. (2023). ANALISIS PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM UJI KELAYAKAN KENDARAAN (KIR) ANGKUTAN UMUM DI KOTA BONTANG. UNIVERSITAS MULAWARMAN. Retrieved from https://library.fisip-unmul.ac.id/cgi-bin/koha/opac-retrieve-file.pl?id=657dfec9da480be37c120ad08e3825de&utm_source=chatgpt.com

- Rosyada, R. (2022). Prinsip legalitas dan implikasinya terhadap tindakan administrasi negara. *Jurnal Hukum Publik*, 8(2), 115–130.
- Saragih, R., & S, M. (2022). Asas dan Norma Hukum Administrasi Negara dalam Pembuatan Peraturan Daerah. *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, 5, 388–395. <https://doi.org/10.34007/jehss.v5i1.1166>
- Sari, M., & Nugroho, P. (2023). Dampak pengelolaan terminal terhadap perekonomian lokal. *Jurnal Ekonomi Wilayah*, 8(1), 45–59.
- Satjipto Rahardjo. (2008). *Membedah Hukum Progresif*. Jakarta: Kompas.
- Satria, G. (2022, July 15). Warga Labuan Bajo Keluhkan Adanya Terminal Liar dalam Kota. *VICTORY NEWS*. Retrieved from https://mabar.victorynews.id/manggarai-barat/pr-3393885778/warga-labuan-bajo-keluhkanadanya-terminal-liar-dalam-kota?utm_source=chatgpt.com
- Soekanto, S., & Mamudji, S. (1986). *Penelitian hukum normatif: suatu tinjauan singkat*. Penerbit CV. Rajawali.
- Supardi, S. (2022). Management audit of the effectiveness of human resources in government organizations. *Atestasi: Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 5(2), 681–692. <https://doi.org/10.57178/atestasi.v5i2.780>
- Surahman, & Islah, K. (2023). Analisis Implementasi Kebijakan Sanksi Administrasi pada Pelanggaran Kendaraan Umum yang Tidak Singgah pada Terminal Seksi Operasional Suku Dinas Perhubungan Jakarta Selatan. *Akunt. Keuang.*, 1(02), 100–108. <https://doi.org/10.58812/sak.v1i02.69>
- Syarien, M., & Samarah, G. (2023). Interagency Coordination Drivers, Instruments, and Success Factors: A Systematic Literature Review. *Jurnal Borneo Administrator*, 19, 301–318. <https://doi.org/10.24258/jba.v19i3.1296>
- Triyono, S. A., Borman, M. S., Sidarta, D. D., & Handayati, N. (2024). Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Atas Garansi Produk Elektronik Dalam Undang-Undang. *COURT REVIEW: Jurnal Penelitian Hukum (e-ISSN: 2776-1916)*, 4(01), 1–10. <https://doi.org/10.69957/cr.v4i01.1490>
- Wanoja, A. S., Hermana, A., & Setiawan, I. (2022). *Penegakan Hukum Bagi Pengusaha Travel Liar Dihubungkan Dengan Pasal 308 Huruf B Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Polres Ciamis (Studi Kasus Travel Di Kecamatan Rajadesa)*. UNIGAL. Retrieved from <http://repository.unigal.ac.id/handle/123456789/4106?show=full>