

Faktor Penyebab dan Penanggulangan Pelanggaran Izin Trayek di Kabupaten Manggarai

Maria Anne Febriani Tambuk

Fakultas Hukum, Universitas Nusa Cendana

Email korespondensi: annetambuk@gmail.com

Sukardan Aloysius

Fakultas Hukum, Universitas Nusa Cendana

Darius Mauritsius

Fakultas Hukum, Universitas Nusa Cendana

Abstract. *The purpose of this research is to analyse the factors causing and overcoming violations of route permits in Manggarai Regency. This research is an empirical juridical research, which uses primary data sources, namely field research with interview methods to sources with an interest in this paper and secondary. Based on the results of the research, the factors causing violations of route permits by the Department of Transportation of Manggarai Regency are divided into three, namely government factors, namely the lack of honorary staff in the terminal; vehicle business factors (owners and drivers) caused by economic factors, administrative factors, intense competition between transport drivers; community factors that do not obey government regulations. Countermeasures are supervision and inspection by means of routine supervision and inspection, sudden and quarterly inspections; granting permits with special conditions, monitoring and evaluation; permit scoping. Law enforcement is preventive and repressive.*

Keywords: *Causal Factors, Countermeasures, Route Permit*

Abstrak. Tujuan penelitian ini ialah menganalisis faktor penyebab dan penanggulangan pelanggaran izin trayek di Kabupaten Manggarai. Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat yuridis empiris, yang menggunakan sumber data primer yaitu penelitian lapangan dengan metode wawancara terhadap narasumber yang berkepentingan dalam tulisan ini dan sekunder. Berdasarkan hasil penelitian faktor penyebab pelanggaran izin trayek oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai dibagi menjadi tiga yaitu faktor pemerintah yaitu kurangnya tenaga honorer dalam terminal; faktor usaha kendaraan (pemilik dan pengemudi) yang diakibatkan dari faktor ekonomi, faktor administrasi, persaingan yang ketat antara para pengemudi angkutan; faktor masyarakat yang tidak taat akan peraturan pemerintah. Upaya penanggulangan yaitu pengawasan dan pemeriksaan dengan cara pengawasan dan pemeriksaan rutin, pemeriksaan secara mendadak dan triwulan; pemberian izin dengan syarat khusus, monitoring dan evaluasi; pencabutan izin. Penegakan hukum yaitu preventif dan represif.

Kata Kunci: Faktor Penyebab, Penanggulangan, Izin Trayek

LATAR BELAKANG

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau. Transportasi tersebut memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya

akan kebutuhan alat transportasi adalah kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan, pemerataan dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan (Amin & Jufrin, 2020).

Transportasi juga merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat bangsa dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Hal ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan untuk mobilitas orang dan barang ke seluruh pelosok tanah air bahkan keluar negeri. Selain itu adalah perpindahan tempat baik mengenai benda maupun orang. Sektor transportasi harus dilaksanakan secara multidimensional yang memperhatikan situasi lingkungan yang dipengaruhinya termasuk sarana dan prasarana.

Secara umum masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (paratransit dan masstransit). Angkutan umum paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi di sepanjang rutennya, sedangkan angkutan umum masstransit merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas.

Dalam sistem dari lalu lintas kota transportasi berkembang untuk kebutuhan pergerakan penduduk dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pada kota yang berpenduduk dalam jumlah besar dan mempunyai kegiatan perkotaan yang sangat luas dan intensif, maka diperlukan pelayanan transportasi berkapasitas tinggi yang ditata secara terpadu dan dinamis dengan suatu kebijakan agar tatanan transportasi teratur dengan baik (Kartini, 2007).

Angkutan umum memiliki rute-rute ke berbagai dan bisa berhenti dimana saja untuk menaikkan atau menurunkan penumpang asal tetap berada dalam rute angkutan umum tersebut. Di Indonesia memiliki banyak sekali angkutan umum dengan berbagai rute dan tujuan. Untuk mengoperasikan angkutan umum memerlukan izin dari pemerintah setempat. Pedoman yang ditetapkan untuk angkutan jalan adalah UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan (LLAJ) dijelaskan bahwa untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta memudahkan bagi pemakai jalan, maka jalan wajib dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas. Di samping itu dalam tata laksana lalu lintas upaya-upaya dalam menuntun, mengarahkan, memperingatkan, melarang dan sebagainya atau lalu lintas yang ada dengan sedemikian rupa agar lalu lintas dapat bergerak dengan aman, lancar dan nyaman di sepanjang jalur lalu lintas maka dibutuhkan penggunaan rambu-rambu lalu lintas.

Dalam pasal 139 ayat (4) yang menyebutkan bahwa penyedia jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan selain aturan tersebut terdapat Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan, pasal 79 ayat (2) yaitu, Badan Hukum Indonesia berbentuk badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas dan koperasi

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 5 dinyatakan bahwa “Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah, yang meliputi perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan.” Dalam hal penyediaan dan penyelenggaraan jasa layanan, pemerintah menerbitkan izin angkutan orang dalam trayek. Hakekat diterbitkannya izin oleh pemerintah adalah dalam rangka untuk memberikan jaminan bagi pengguna jasa angkutan untuk mendapatkan jasa angkutan sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya. Untuk mewujudkan kepastian pelayanan jasa angkutan umum tersebut maka setiap operator harus dapat melaksanakan kewajiban yang telah ditetapkan dan memberikan perlindungan kepada penyedia jasa/operator dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan angkutan (supply) dan permintaan angkutan (demand) agar perusahaan dapat menjaga dan mengembangkan usahanya.

Kebutuhan akan transportasi atau sarana angkutan tidak hanya dirasakan oleh masyarakat perkotaan namun juga dibutuhkan oleh masyarakat pedesaan terpencil. Menyadari begitu besarnya peran transportasi, maka transportasi perlu ditata dalam suatu sistem transportasi nasional yang terpadu untuk mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang aman, nyaman, cepat, teratur, dan dengan biaya yang dapat dijangkau oleh semua lapisan masyarakat, seperti yang tertera pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 3 yaitu “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan”. Berbeda dengan daerah perkotaan sarana angkutan maupun fasilitas jalannya telah tertata dan dikelola dengan baik oleh pemerintah langsung maupun oleh perusahaan angkutan yang telah memenuhi persyaratan sebagai perusahaan angkutan umum resmi. Kondisi daerah pedesaan masih sangat minim fasilitas jalan raya bahkan di beberapa daerah sulit dijumpai jalan raya dengan kondisi yang layak dan memenuhi standar keamanan serta kenyamanan bagi pengguna jalan raya.

Kurangnya perhatian pemerintah dalam hal ketersediaan angkutan umum di daerah pedesaan memunculkan adanya angkutan-angkutan pribadi yang beroperasi tanpa izin dari pihak terkait dan melakukan kegiatan pengangkutan selayaknya angkutan umum yang telah memiliki izin. Angkutan-angkutan tersebut beroperasi di jalan raya dengan trayek jurusan tertentu tanpa izin. Kondisi tempat penelitian yaitu Kabupaten Manggarai banyak ditemui angkutan umum yang beroperasi secara bebas tanpa izin serta melakukan kegiatan pengangkutan sebagaimana angkutan umum. Kendaraan yang digunakan pun pada dasarnya adalah angkutan pribadi berplat nomor warna hitam tidak seperti angkutan umum yang menggunakan plat nomor kendaraan berwarna kuning. Hal tersebut tentunya bertentangan dengan peraturan perundangan di Indonesia khususnya yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 173 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa “Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan.

Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 101 tahun 2014 tentang Perhitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2015 Pasal 18 ayat (1) menyebutkan bahwa kendaraan bermotor angkutan umum orang dan kendaraan bermotor angkutan barang wajib berbadan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan ketentuan tersebut jelas bahwa setiap angkutan umum yang melakukan kegiatan pengangkutan wajib memiliki izin dari pihak yang berwenang dalam hal itu. Kewenangan perizinan angkutan tersebut untuk angkutan pedesaan dalam trayek oleh Bupati setempat. Perusahaan angkutan umum maupun orang perorangan wajib memiliki izin dari pemerintah yang berwenang dalam melakukan kegiatan pengangkutan. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga perlu terus ditingkatkan khususnya untuk angkutan pedesaan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat serta dapat menjamin keselamatan, keamanan dan kenyamanan bagi penumpang.

Faktor kebiasaan serta kondisi masyarakat setempat juga diperhatikan dalam pengaturan mengenai angkutan umum. Pengertian angkutan pedesaan sendiri dalam ketentuan umum Pasal 1 angka 6 dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dijelaskan, yaitu angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat

lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Berdasarkan peraturan tersebut, setiap angkutan umum yang melakukan kegiatan pengangkutan baik angkutan umum perkotaan maupun angkutan umum pedesaan harus memiliki izin terlebih dahulu dari Kepala Daerah sebagai pihak yang berwenang menurut peraturan daerah tersebut. Pasal 173 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan beberapa jenis izin bagi perusahaan angkutan umum seperti izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek dan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Sebelumnya saya sudah melakukan pra penelitian di Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai dan data yang saya dapat yaitu jumlah angkutan umum yaitu 425. Lokasi penelitian angkutan umum khususnya dalam trayek di Kabupaten Manggarai, total jumlah angkutan yaitu 425 angkutan yang terdiri dari angkutan kota sebanyak 207 angkutan dan angkutan pedesaan sebanyak 218 angkutan. Diluar dari jumlah angkutan tersebut masih banyak yang tidak memiliki izin untuk melakukan kegiatan pengangkutan. Kurangnya kesadaran masyarakat membuat keberadaan angkutan umum tanpa izin tersebut menjadi hal yang biasa bahkan merupakan hal yang lumrah. Banyak masyarakat yang memanfaatkan keberadaan angkutan umum tanpa izin tersebut sebagai salah satu pendukung mobilitas dalam perdagangan, ataupun kegiatan sehari-hari. Masyarakat pedesaan mulai bergantung pada angkutan umum sebagai sarana pendukung mobilitasnya, tanpa memperhatikan apakah angkutan umum tersebut mempunyai izin atau tidak. Rendahnya pengetahuan dan tingkat pendidikan membuat masyarakat tidak mengetahui apa perbedaan kendaraan umum yang telah memiliki izin operasional dengan kendaraan umum yang belum memiliki izin operasional dalam trayek maupun tidak dalam trayek (Abdul, 2013).

Angkutan umum tanpa izin yang tidak memiliki izin beroperasi tidak dapat dipastikan tentang kondisi kendaraan, apakah layak atau tidak apabila digunakan sebagai angkutan umum karena tidak ada pengawasan langsung oleh instansi terkait mengenai standar minimal pelayanan yang harus diberikan. Sehingga dalam hal ini, penegakan hukum terhadap angkutan yang melanggar izin harus ditegakkan (Wardana, 2009).

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis faktor penyebab dan penanggulangan pelanggaran izin Trayek di Kabupaten Manggarai.

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian adalah tempat atau daerah yang ditentukan dan dipilih sebagai tempat pengumpulan data lapangan, untuk menemukan jawaban terhadap masalah. Dalam proposal skripsi ini, peneliti melakukan penelitian di Dinas Perhubungan yang bertempat di Kecamatan Langke Rembong, Kabupaten Manggarai. Lokasi penelitian adalah berkaitan dengan fenomena angkutan umum dalam trayek yang beroperasi tanpa izin dan pemberantasan angkutan yang tidak memiliki izin trayek

Tipe penelitian yang digunakan ialah jenis penelitian empiris. Penelitian empiris merupakan penelitian hukum yang dimaksudkan untuk mengkaji dan menganalisis bekerjanya hukum di masyarakat, yang termanifestasi ke dalam perilaku hukum masyarakat.

Penelitian hukum empiris berupaya untuk melihat hukum dalam arti nyata dan meneliti bagaimana perilaku hukum masyarakat dan bagaimana bekerjanya hukum di lingkungan masyarakat. Ada dua hal yang menjadi fokus kajian dalam definisi ini, yaitu: (i) subjek yang diteliti, dan (ii) sumber data yang digunakan (Bahtiar, 2019).

Metode pendekatan yang digunakan oleh penulis adalah metode pendekatan yuridis empiris yaitu pendekatan yang dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara menggabungkan data sekunder dengan data primer (Ishaq, 2017).

Sumber data adalah tempat diperolehnya data. Jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini berupa data primer, adalah data yang diperoleh dengan cara melakukan studi lapangan, dengan cara melakukan wawancara kepada sejumlah responden yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Data sekunder adalah data tidak langsung yang diperoleh melalui dokumen-dokumen tertulis yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Data sekunder diperoleh melalui buku, undang-undang, internet, dan literatur lainnya. Aspek yang diteliti dalam penelitian ini adalah:

1. Faktor penyebab pelanggaran izin trayek yang dilakukan oleh supir di Kabupaten Manggarai.
2. Upaya penanggulangan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai terhadap pelanggaran izin trayek yang terjadi dan penegakan hukum terhadap pelaku pelanggaran izin trayek.

Populasi dalam penelitian ini yaitu Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Seksi Bidang Pengendalian dan Penertiban Lalu Lintas Angkutan Jalan, Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai, Supir, Pemilik Kendaraan dan Masyarakat (penumpang). Teknik penarikan sampel dalam penelitian ini adalah teknik sampling jenuh. Teknik sampling jenuh yaitu suatu teknik dimana semua anggota ditetapkan menjadi sampel Guna mempermudah

dalam pengumpulan data dari penelitian ini, maka alat pengumpulan data yang berkaitan dengan penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut, yaitu observasi, wawancara dan studi pustaka

Dalam analisis data, penulis menggunakan analisis deskriptif kualitatif, yaitu setelah data-data tersebut terkumpul sedemikian rupa, data tersebut diklasifikasikan kedalam kategori-kategori berdasarkan persamaan dari jenis data tersebut, kemudian data tersebut diuraikan sehingga diperoleh gambaran yang utuh tentang masalah yang akan diteliti (Arikunto, 2006).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor Penyebab Pelanggaran Izin Trayek Yang Terjadi Di Kabupaten Manggarai

Dari hasil penelitian yang dilakukan di Kabupaten Manggarai Tengah ada tiga faktor utama penyebab pelanggaran izin trayek yaitu:

Faktor Pemerintah

Berdasarkan wawancara bersama Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai Bapak Agustinus Dalur, Sos pada tanggal 04 April 2023 dijelaskan bahwa ada beberapa faktor penyebab pelanggaran izin trayek yang terjadi di Kabupaten Manggarai yaitu kurangnya sarana dan prasarana penunjang kerja di Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai Tengah seperti :

Jumlah tenaga harian lepas yang masih kurang

Berdasarkan data yang telah saya peroleh melalui wawancara dan pengambilan data bersama Bapak Agustinus Dalur selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan, faktor utama pelanggaran izin trayek di Kabupaten Manggarai salah satunya yaitu karena jumlah tenaga harian lepas yang masih kurang. Jumlah tenaga harian lepas/honorer yang ada di Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai sebanyak 50 orang. Dari 50 orang tersebut 10 orang bertugas di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai, 5 orang bertugas di Pusat Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor dan 35 orang bertugas di terminal yang ada di Kabupaten Manggarai. Berdasarkan wawancara bersama Bapak Agustinus Dalur, Sos jumlah tenaga harian lepas masih sangat kurang mengingat jumlah terminal di Kabupaten Manggarai yaitu sebanyak 6 terminal dengan pembagian jumlah pegawai harian lepas yaitu:

Tabel 1. Jumlah Tenaga Harian Lepas Yang Terbagi Dalam 6 Terminal

No	Terminal	Jumlah tenaga harian lepas/honoror
1.	Terminal Lando	4 orang
2.	Terminal Mena	4 orang
3.	Terminal Karot	4 orang
4.	Terminal Reo	6 orang
5.	Puni	4 orang
6.	Pertokoan	13 orang
	Jumlah	35 Orang

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai 2023

Dari data yang telah diperoleh Bapak Agustinus Dalur mengatakan jumlah tenaga harian lepas tersebut masih sangat kurang sehingga sering terjadinya pengawasan yang masih kurang dan menyebabkan banyaknya pengemudi untuk mengambil resiko untuk melanggar izin trayek.

Seharusnya jumlah tenaga honoror dalam setiap terminal yaitu 6 sampai 10 orang. Karena dalam terminal ada beberapa tugas yang harus dilakukan yaitu pengaturan lalu lintas, pengawasan kendaraan, pembayaran karcis retribusi, keamanan dan pengelolaan penumpang.

Di bagian pertokoan jumlah lebih banyak itu dikarenakan pembagian lokasi jaga dibagi menjadi beberapa titik yaitu depan toko piala, depan pasifik, depan apotik kurnia farma, depan toko sejati, depan toko orion, pasar inpres, belakang aspol, depan wae locak.

Faktor Ekonomi

Dalam kehidupan sehari-hari seseorang harus memenuhi kebutuhan hidupnya serta keluarganya untuk memperoleh kehidupan yang layak bagi dirinya sendiri maupun keluarganya. Banyak cara untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari atau memperoleh kehidupan yang layak. Begitupun dengan jasa angkutan umum yang terdiri dari supir ataupun pemilik angkutan. Para sopir bekerja untuk memenuhi kebutuhan hidupnya serta keluarga untuk menuju kehidupan yang lebih baik.

Berdasarkan wawancara bersama Bapak Laus dan Bapak Ferdi selaku supir angkutan kota mengatakan bahwa faktor ekonomi merupakan faktor utama terjadinya pelanggaran izin trayek yang mereka lakukan. Kurangnya pendapatan perhari mengakibatkan pelanggaran izin trayek dengan mengubah rute transportasinya untuk mencari penumpang di luar jalur trayek yang telah ditentukan. Hal ini diakibatkan kurangnya pendapatan di jalur trayek yang telah ditentukan. Berikut tabel pendapatan/setoran perhari dari supir angkutan:

Tabel 2. Data Pendapatan Sopir Angkutan

No	Pendapatan	Jumlah	Frekuensi
1	Tinggi	2	50%
2	Rendah	2	50%
Jumlah		4	100%

Sumber: Data Primer2023

Berdasarkan hasil wawancara bersama Bapak Laus dan Bapak Ferdi diatas bahwa pendapatan yang didapatkan oleh supir angkutan kota masih di bawah UMK Kabupaten Manggarai yaitu : Rp 2.000.000 (dua juta rupiah) ,rata-rata pendapatan perhari supir di tambah dengan gaji yang diperoleh per bulannya masih berkisar di bawah Rp.2.000.000,salah satu alasan terjadinya pelanggaran izin trayek menurut Bapak Laus dan Bapak Ferdi adalah jumlah setoran yang telah ditentukan oleh pemilik angkutan yang tidak sesuai realita yang terjadi di lapangan,yang menyebabkan sopir angkutan melanggar izin trayek dengan mengubah rute transportasinya ke rute lain yang lebih ramai agar mencapai target,selain itu semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi (motor/mobil) ,sehingga kebutuhan akan angkutan umum sudah jarang digunakan lagi oleh masyarakat juga menjadi alasan pelanggaran izin trayek ,yang menyebabkan sopir angkutan melakukan trayek di daerah yang minim kendaraan pribadi ,sehingga peneliti menyimpulkan bahwa supir angkutan kota yang kerap melakukan pelanggaran izin trayek di karenakan :

- a. Upah yang di terima masih di bawah UMK Kabupaten Manggarai
- b. Di daerah perkotaan kebutuhan akan angkutan umum sudah jarang digunakan karena banyak yang menggunakan kendaraan pribadi.
- c. Jumlah setoran yang di targetkan oleh pemilik angkutan kepada sopir angkutan kota tidak sesuai pemasukan.

Sedangkan sopir angkutan desa jarang melakukan pelanggaran izin trayek karena:

- a. Upah yang diterima setara atau lebih dari UMK Kabupaten Manggarai
- b. Di daerah pedesaan kebutuhan akan angkutan umum masih sangat dibutuhkan karena masih kurangnya yang menggunakan kendaraan pribadi.
- c. Jumlah setoran yang di targetkan oleh pemilik angkutan kepada sopir angkutan kota sesuai pemasukan.

Sehingga peneliti berkesimpulan bahwa faktor ekonomi merupakan salah satu faktor yang menyebabkan pelanggaran izin trayek di Kabupaten Manggarai.

Faktor Administrasi

Izin bagi angkutan umum sangat diperlukan. Suatu angkutan umum yang mendapatkan izin keberadaannya menjadi sah dan diakui oleh pemerintah sebagai angkutan umum resmi dengan memakai plat nomor berwarna kuning dan telah mengurus berkas administrasi. Disamping angkutan umum tersebut telah memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan sebagai angkutan umum menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, Keputusan Menteri Perhubungan KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Berdasarkan wawancara saya bersama Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bapak Agustinus Dalur, Sos faktor administrasi juga termasuk dalam faktor penyebab pelanggaran izin trayek.

Tabel 3. Data Angkutan Umum Yang Tidak Memperpanjang Izin Trayek Dan Yang Telah Memperpanjang Izin Trayek

No	Jenis Angkutan	Jumlah	Frekuensi
1.	Angkutan Umum Yang Tidak Memperpanjang Izin Trayek	2	50%
2.	Angkutan Yang Telah Memperpanjang Izin Trayek	2	50%
Jumlah		4 angkutan	100%

Sumber: Dinas Primer 2023

Berdasarkan wawancara bersama empat narasumber selaku pemilik kendaraan angkutan kota dan angkutan desa penulis menyimpulkan bahwa dua diantara empat kendaraan tersebut tidak memperpanjang izin trayek. Hal ini terjadi karena pemilik angkutan yang tidak memiliki kesadaran atau kurangnya kesadaran untuk mengurus surat perpanjangan izin trayek/berkas administrasi izin trayek dan juga akibat faktor pekerjaan yang tidak bisa ditinggalkan sehingga menyebabkan pemilik angkutan menunda untuk mengurus surat perpanjangan izin trayek.

Persaingan yang ketat antara pengemudi angkutan umum

Persaingan antara para supir angkutan juga merupakan faktor penyebab pelanggaran izin trayek. Berdasarkan wawancara saya bersama Bapak Vinsen Tensi persaingan para supir juga dapat menyebabkan pelanggaran izin trayek ia mengatakan bahwa para supir angkutan umum terdorong untuk bersaing dengan para pengemudi lain guna mempertahankan pelanggan apalagi jika banyak kendaraan-kendaraan baru yang beroperasi.

Faktor Masyarakat

Faktor masyarakat juga termasuk dalam faktor penyebab pelanggaran izin trayek. Berdasarkan wawancara bersama para sopir dan penumpang ada beberapa faktor penyebab pelanggaran izin trayek yaitu:

1. Permintaan pelanggan

Berdasarkan wawancara saya bersama supir angkutan umum yaitu Bapak Vinsen Tensi, Bapak Irontus Darung, Bapak Laus dan Bapak Ferdi faktor penyebab pelanggaran izin trayek akibat permintaan pelanggan paling banyak yaitu dari angkutan pedesaan yaitu dengan jalur trayek Ruteng-Cancar. Bapak Finsen Tensi dan Bapak Irontus Darung mengatakan banyak sekali permintaan pelanggan untuk mengantar diluar jalur trayek yang telah ditentukan seperti rute Cancar – Ruteng. Seharusnya penumpang dari arah Cancar yang sampai di Ruteng harus turun di pasifik karena sesuai dengan jalur trayek yang telah ditentukan tetapi banyak penumpang yang meminta para supir untuk mengantar mereka ke tempat tujuan yang di luar jalur trayek yang telah ditentukan. Para supir pun menuruti permintaan tersebut guna mempertahankan pelanggan.

2. Ketidaktahuan dan ketidakpedulian

Pelanggaran izin trayek juga diakibatkan oleh kurangnya pemahaman tentang pentingnya izin trayek atau ketidakpedulian terhadap konsekuensi hukum dan operasional ini diakibatkan oleh faktor tingkat pendidikan yang rendah dan kurangnya mencari informasi mengenai izin trayek sehingga kurangnya pemahaman mengenai izin trayek.

Tabel 4 Jumlah Tingkat Pendidikan (Penumpang)

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Frekuensi
1	Sarjana (Tinggi)	1 orang	12,5 %
2	SMA (Sedang)	2 orang	25 %
3	SD/SMP (Rendah)	5 orang	62,5 %
	Jumlah	8 orang	100%

Sumber: Data Primer 2023

Tabel diatas memperlihatkan bahwa tingkat pendidikan rendah (SD/SMP) lebih mendominasi dari dua tingkat pendidikan di atasnya. Sehingga faktor tingkat pendidikan yang rendah mengakibatkan ketidaktahuan dan ketidakpedulian masyarakat terhadap pentingnya izin trayek.

Upaya Penanggulangan dan Penegakan Hukum dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai Terhadap Pelaku Pelanggaran Izin Trayek

Pada bagian ini penulis menguraikan mengenai Upaya Penanggulangan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai Terhadap Pelanggaran Izin Trayek. Penerapan Perda Kabupaten Manggarai No 18 Tahun 2011 tentang Izin Trayek sangatlah sulit mengingat masih banyaknya jumlah pelanggaran angkutan umum yang terjadi. Dimana terdapat beberapa kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Kabupaten Manggarai.

Adapun upaya yang harus dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Manggarai dalam penanggulangan angkutan yang tidak memiliki izin trayek ataupun yang tidak memperpanjang izin trayek:

1. Pengawasan dan Pemeriksaan

Berdasarkan wawancara bersama Bapak Damianus Jebarus, S.E selaku Seksi Pengendalian dan Penertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai tanggal 12 April 2023 mengatakan bahwa pengawasan, pemeriksaan rutin dan pemeriksaan mendadak terhadap angkutan umum dilakukan sepanjang tahun dan melibatkan beberapa waktu dan tahapan umum yaitu:

a) Pengawasan dan pemeriksaan rutin

Pengawasan dan pemeriksaan rutin dapat dilakukan sehari-hari pada jam kerja. Pengawasan dan pemeriksaan rutin dilakukan oleh pegawai harian lepas yang bertugas di terminal. Berdasarkan wawancara bersama Bapak Gradus Tagung, S.Sos selaku Koordinator Pengawasan Dinas Perhubungan yang bertugas di terminal Carep tanggal 12 April 2023 mengatakan bahwa pemeriksaan secara rutin biasanya mengenai pemeriksaan angkutan umum, kepatuhan angkutan umum terhadap aturan lalu lintas dan penagihan retribusi. Tarif retribusi terbagi atas dua yaitu angkutan pedesaan sebesar Rp 10.000 dan angkutan kota sebesar Rp 5.000.000/hari.

b) Pemeriksaan Secara Mendadak

Berdasarkan wawancara bersama Bapak Damianus Jebaru, S.E Seksi Pengendalian dan Penertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai tanggal 12 April 2023 mengatakan bahwa pemeriksaan secara mendadak tanpa pemberitahuan terlebih dahulu untuk meminimalisir peluang pelaku pelanggaran untuk menghindari inspeksi. Pemeriksaan tidak memiliki periode tertentu atau pemeriksaan tersebut bisa dilakukan setiap bulan atau setiap beberapa bulan. Pemeriksaan ini melibatkan pemeriksaan lebih mendalam mengenai pelanggaran izin trayek angkutan umum maupun pelanggaran lainnya yang berkaitan dengan angkutan umum.

c) Pemeriksaan Triwulan

Bapak Damianus Jebaru, S.E mengatakan pemeriksaan juga dapat dilakukan dalam jangka waktu triwulan atau pemeriksaan yang dilakukan dalam tiga bulan. Pemeriksaan tersebut melibatkan pemeriksaan pelanggaran angkutan umum mengenai izin trayek, pemantauan regular angkutan umum untuk memastikan operasi sesuai dengan izin trayek yang dimiliki dan pengawasan lainnya mengenai angkutan umum.

2. Pemberian izin dengan syarat khusus

Berdasarkan data yang telah saya peroleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai tanggal 12 April 2023 angkutan yang ingin beroperasi di luar jalur trayek atau ingin berpergian di luar jalur trayek yang telah ditentukan para pemilik angkutan atau supir harus mengurus surat izin trayek khusus terlebih dahulu di Dinas Perhubungan. Langkah-langkah untuk mengurus izin trayek khusus tersebut yaitu:

a) Persiapan Dokumen

Supir angkutan atau pemilik kendaraan harus menyiapkan dokumen berupa foto copy STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) yang masih berlaku, foto copy KTP (Kartu Tanda Penduduk) dan dokumen-dokumen kendaraan lain yang diperlukan.

b) Isi Formulir Permohonan

Supir angkutan atau pemilik kendaraan harus mengisi formulir permohonan surat izin trayek khusus yang biasanya akan meminta informasi tentang rute perjalanan yang dimaksud, tujuan dan tanggal perjalanan. Ajukan dokumen-dokumen tersebut kepada petugas yang bertugas di kantor Dinas Perhubungan.

c) Pembayaran Biaya

Supir angkutan atau pemilik kendaraan harus membayar biaya administrasi untuk mengurus surat izin trayek khusus tersebut. Besaran biaya dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu jenis kendaraan, jarak perjalanan, tujuan dan biaya-biaya terkait lainnya.

d) Tunggu Persetujuan

Setelah mengajukan permohonan dan membayar biaya yang diperlukan supir angkutan atau pemilik kendaraan diminta untuk menunggu persetujuan dari pihak berwenang.

e) Pengambilan Surat Izin

Jika permohonan disetujui supir angkutan atau pemilik kendaraan harus mengikuti instruksi yang telah ditentukan. Surat izin trayek khusus ini hanya berlaku dua hari dari waktu yang telah ditentukan. Surat izin trayek khusus ini akan memungkinkan kendaraan tersebut untuk beroperasi di jalur yang tidak termasuk dalam trayek umum yang telah ditentukan.

Pentingnya untuk mengikuti regulasi dan aturan yang berlaku serta mendapatkan izin resmi sebelum melakukan perjalanan di luar jalur trayek yang telah ditetapkan.

3. Monitoring dan Evaluasi

Dari data yang telah diperoleh di Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai tanggal 12 April 2023 Monitoring dan Evaluasi dilakukan bukan cuma untuk sebuah program kegiatan tapi harus ada dana atau anggaran. Evaluasi bisa dilakukan memangkas berupa sebagian anggaran yang mungkin tidak perlu atau masih bisa digunakan. Sisa dari anggaran yang dipotong bisa dipakai untuk program kegiatan atau acara yang mungkin perlu.

Tabel 5. Anggaran dan Realisasi Belanja Tidak Langsung dan Belanja Langsung TA. 2022 Lingkup Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai

No	Nama Bidang	Anggaran	Realisasi	%
1.	Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Rp 810.900.000	Rp 810.600.000	99,96%
2.	Bidang Pengujian dan Keselamatan Lain	Rp 150.000.000	Rp 125.000.000	83,67
3.	Bidang Pengawasan	Rp 93.300.000	Rp 32.900.000	34,52%
4.	Sekretariat	Rp 2.951.424.325	RP 2.666.567.559	90,35%
5.	UPTD Terminal	Rp 1.486.366.200	Rp 1.467.881.208	98,76%
	Jumlah	RP 5.493.990.525	Rp 5.103.448.767	92,90%

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai 2023

4. Pencabutan Izin

Berdasarkan wawancara bersama Bapak Damianus Jebaru, S.E selaku Seksi Pengendalian dan Penertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai tanggal 12 April 2023 mengatakan bahwa Dinas Perhubungan dapat mencabut izin trayek sementara atau permanen bagi angkutan umum yang melanggar berulang-ulang atau melanggar dengan serius. Dinas Perhubungan memiliki kewenangan untuk mencabut izin trayek sementara atau bahkan secara permanen bagi angkutan umum yang melakukan pelanggaran berulang-ulang atau pelanggaran serius terhadap peraturan dan regulasi yang berlaku. Tindakan ini diambil sebagai bagian dari penegakan hukum dan untuk menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang serta pengguna jalan lainnya.

Pencabutan izin trayek biasanya melibatkan proses hukum yang melibatkan peringatan, investigasi, serta prosedur banding. Pihak yang terkena dampak dari pencabutan izin memiliki hak untuk memberikan klarifikasi dan mengajukan banding. Dalam situasi tertentu, izin trayek dapat dicabut sementara untuk memberi pelaku kesempatan untuk memperbaiki dan mematuhi peraturan sebelum izin tersebut dicabut secara permanen.

5. Kolaborasi dengan Pihak Terkait

Berdasarkan wawancara bersama Bapak Damianus Jebaru, S.E selaku Seksi Pengendalian dan Penertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai mengatakan bahwa Dinas Perhubungan bekerja sama dengan kepolisian dan instansi terkait lainnya untuk mengatasi pelanggaran izin trayek secara lebih efektif.

6. Denda dan Sanksi

Berdasarkan data yang telah saya peroleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai. Dinas Perhubungan memberlakukan denda dan sanksi bagi para sopir angkutan umum yang melanggar izin trayek. Dengan denda pelanggaran sebesar Rp 250.000 dan sanksi berupa pencabutan izin trayek.

Pencabutan izin trayek merupakan sanksi yang serius yang bisa diberlakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap sopir atau pemilik kendaraan angkutan umum yang melakukan pelanggaran berat atau melanggar regulasi izin trayek secara berulang-ulang. Pencabutan izin trayek berarti bahwa kendaraan tersebut tidak lagi diizinkan untuk beroperasi dalam trayek yang telah ditentukan dan izin trayeknya dihapuskan. Pencabutan izin trayek biasanya diakibatkan karena:

- a) Pelanggaran Berulang
- b) Pelanggaran Keselamatan
- c) Pelanggaran Etika Termasuk
- d) Operasional Tidak Sah
- e) Ketidakpatuhan Terhadap Peraturan

7. Sosialisasi

Berdasarkan data yang telah penulis peroleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai dan berdasarkan wawancara bersama Bapak Damianus Jebaru, S.E mengatakan bahwa sosialisasi biasa dilakukan pada saat razia atau pemeriksaan biasanya dilakukan per triwulan sama halnya dengan pemeriksaan angkutan. Biasanya sosialisasi tidak hanya membahas mengenai kasus pelanggaran izin trayek saja tetapi juga membahas pelanggaran-pelanggaran angkutan lainnya

Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggar Izin Trayek Di Kabupaten Manggarai

Pada bagian ini penulis akan menguraikan tentang Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggar Izin Trayek Di Kabupaten Manggarai. Membicarakan permasalahan tentang penegakan hukum tidak terlepas dari pemberlakuan hukum tersebut, di dalam hal ini antara kenyataan dan apa yang ada di dalam peraturan selalu saja berbeda. Sebagaimana di dalam hukum antara *Das Sollen* dengan *Das Sein* atau kenyataan dengan seharusnya selalu berbeda.

Sebagaimana yang menjadi tujuan dari hukum itu sendiri di dalamnya harus ada keadilan, kepastian dan kemanfaatan, jadi hukum dituntut untuk mewujudkan nilai – nilai dan konsep – konsep tentang keadilan, kepastian dan kemanfaatan tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai yang diwakili oleh Bapak Agustinus Dalur, S.Sos selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam wawancara tersebut dijelaskan bagaimana penegakan hukum jika terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh sopir angkutan umum yang melakukan pelanggaran izin trayek. Bapak Agustinus Dalur mengatakan prosedur penegakan hukum tersebut dilakukan sama dengan prosedur penegakan hukum lalu lintas lainnya, yaitu dengan menggunakan surat tilang yang berdampak pada beberapa sanksi yaitu sanksi administrasi dan penyidikan oleh penyidik pegawai negeri sipil (PPNS).

Di dalam penegakan hukum pelanggaran izin trayek yang dilakukan supir angkutan umum melibatkan beberapa pihak yaitu Dinas Perhubungan, Kepolisian, Pengadilan dan Kejaksaan. Dari data yang telah diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai proses penegakan hukum dibagi menjadi dua tahap yaitu :

1. Tahapan Preventif

Dari data yang telah diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai tahapan preventif yaitu tahapan pembinaan. Tahapan pembinaan tersebut dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai yang dilaksanakan oleh Bidang Pengendalian dan Ketertiban bersama dengan Kelompok Jabatan Fungsional yaitu PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil). Pembinaan ini diberikan pada saat dilakukan atau diadakan operasi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai. Pada saat dilakukan operasi ini jika didapati sopir angkutan umum yang tertangkap tangan telah melakukan pelanggaran berupa melakukan pelanggaran izin trayek, maka dilakukan pembinaan. Pembinaan ini diberikan kepada pengendara angkutan (supir) bukan pemilik. Pembinaan yang diberlakukan adalah pemberitahuan dan peringatan kepada sopir angkot bahwa hal tersebut telah melanggar ketentuan peraturan daerah Kabupaten Manggarai Nomor 20 Tahun 2012 tentang Jaringan dan Lalulintas Trayek Angkutan Penumpang pasal 4, pasal 5, pasal 6, pasal 7, pasal 8, pasal 9, pasal 10, pasal 13, pasal 14, pasal 15 dan pasal 16 dan dikenakan sanksi administrasi berupa pembekuan dan/atau pencabutan izin trayek.

2. Tahapan Represif

Penegakan hukum bagi pelaku izin trayek melibatkan serangkaian tahapan represif. Beberapa langkah dalam proses penegakan hukum bagi pelaku pelanggaran izin trayek yaitu:

1. Pemeriksaan dan Investigasi
2. Tindakan Administratif
3. Penghentian Operasi
4. Penyitaan Kendaraan
5. Pemberian Hukuman
6. Proses Hukum

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang penulis lakukan, maka kesimpulan yang didapatkan ialah bahwa faktor penyebab pelanggaran izin trayek di Kabupaten Manggarai dibagi menjadi tiga yaitu faktor pemerintah yaitu kurangnya tenaga honorer dalam terminal; faktor usaha kendaraan (pemilik dan pengemudi) yang diakibatkan dari faktor ekonomi, faktor administrasi, persaingan yang ketat antara para pengemudi angkutan; faktor masyarakat yang tidak taat akan peraturan pemerintah. Adapun upaya penanggulangan dan penegakan hukum. Upaya penanggulangan dengan cara yaitu pengawasan dan pemeriksaan dengan cara pengawasan dan pemeriksaan rutin, pemeriksaan secara mendadak dan triwulan; Proses penegakan hukum yaitu pemberian izin dengan syarat khusus, monitoring dan evaluasi; pencabutan izin. Penegakan hukum yaitu preventif dan represif.

DAFTAR REFERENSI

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Amin, M., & Jufrin. (2020). Peranan Pengangkutan Laut Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Indonesia. *Fundamental: Jurnal Ilmiah Hukum*, 9(2), 191-207. <https://doi.org/10.34304/fundamental.v9i2.26>
- Bachtiar, B. (2019). *Metode Penelitian Hukum*, (Pamulang: Unpam Press, 2019).
- Gunawan, A. R., Rachmawati, I., & Megawati, D. (2019). Peran Dinas Perhubungan Dalam Tata Kelola Angkutan Umum Perkotaan di Kota Sukabumi. *DECISION: Jurnal Administrasi Publik*, 1(2), 102-108.
- Istiana, E. (2014). *Pertimbangan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri dalam Pemberian Izin Trayek Jasa Angkutan Umum (Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri)* (Doctoral dissertation, Brawijaya University).
- Jimly Asshiddiqie, S. H. *Pembangunan Hukum Dan Penegakan Hukum Di Indonesia*.
- Kuntardina, A., & Handono, M. (2014). Peran Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro Dalam Meningkatkan Pelayanan Angkutan Kota. *Jurnal Manajemen dan Penelitian Akuntansi (JUMPA)*, 7(2), 117-123.
- Lapian, F. N., Rumapea, P., & Ogotan, M. (2015). Efektivitas Pemberian Izin Trayek Angkutan Umum (Study di Dinas Perhubungan Kota Manado). *Jurnal Administrasi Publik*, 2(30).
- Lydia, L., & Nariyah, H. (2018). Implementasi Kebijakan Tentang Kewajiban Angkutan Umum Berbadan Hukum Di Dinas Perhubungan Kota Cirebon (Studi Kasus Angkutan Kota Trayek Kota D7). *Jurnal Ilmiah Publika*, 6(2).
- Muhaimin, D. (2020). *Metode Penelitian Hukum*.
- Putra, K. P., Amarini, I., & Kartini, I. A. (2020). Optimalisasi Pengawasan Perizinan dan Perpanjangan Trayek Angkutan Kota (Studi di Kabupaten Banjarnegara). *Kosmik Hukum*, 19(2), 133-140.
- Rahayu Kartini, *Hukum Pengangkutan, UPT*, Penerbitan Universitas Muhammadiyah Malang, 2007.
- Ramdlon Naning, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Surabaya, Bina Ilmu.
- Saselah, S. (2016). Analisis Efektivitas Penerapan Sistem Penerimaan Retribusi Izin Trayek di Kota Bitung. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 16(3).
- Suharsimi Arikunto, "Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek". (Jakarta:Rineka Cipta,2006).
- Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*. Penerbit ITB
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 75 tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan
- Perda Kabupaten Manggarai No.20 Tahun 2012
- www.hubdat.perhub.go.id (Pelayanan publik di sektor perhubungan darat)
- <http://dishub.surabaya.go.id/index.php/post/id/1300>

<https://www.jurnal.ugj.ac.id/index.php/Publika/article/view/1549>

<https://kec-cigugur.kuningankab.go.id/perizinan-dpmptsp/>