

LAPORAN AKHIR KAJIAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN TEGAL

NOMOR 13 TAHUN 2001 TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN TEGAL



KAJIAN AKADEMIK
PERATURAN DAERAH KABUPATEN TEGAL NOMOR 13 TAHUN 2001
TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN
TEGAL



DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN TEGAL
BEKERJA SAMA DENGAN
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS JENDERAL SOEDIRMAN
TAHUN 2025

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penyusun panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga Kajian Akademik Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan ini dapat terselesaikan sebagaimana yang direncanakan. Penyusunan kajian ini dilakukan sebagai bagian dari upaya mendukung peningkatan kualitas penyelenggaraan layanan transportasi publik di wilayah pedesaan Kabupaten Tegal.

Peran angkutan pedesaan dalam mobilitas masyarakat semakin krusial, terutama sebagai penghubung utama antara pusat kegiatan, fasilitas pendidikan, layanan kesehatan, pusat ekonomi, serta wilayah pedesaan yang membutuhkan aksesibilitas memadai. Angkutan pedesaan memiliki fungsi sosial yang penting—tidak hanya sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai penopang aktivitas ekonomi masyarakat, penyedia layanan publik yang terjangkau, dan pendukung pemerataan pembangunan wilayah. Di masa mendatang, angkutan pedesaan diharapkan menjadi bagian dari sistem transportasi daerah yang berkelanjutan, aman, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat.

Saat ini Pemerintah Daerah Kabupaten Tegal telah memiliki regulasi di bidang angkutan pedesaan sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001. Seiring perkembangan kebijakan nasional, perubahan sistem perizinan, pembagian kewenangan pemerintah, serta kemajuan teknologi dan kebutuhan pelayanan transportasi publik, ketentuan dalam Perda tersebut kini sudah tidak sesuai lagi dengan dinamika hukum dan kondisi empiris saat ini. Karena itu, perlu dilakukan penyesuaian Perda agar selaras dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, serta berbagai regulasi turunan lainnya.

Kajian akademik ini disusun dengan memperhatikan keberlakuan peraturan perundang-undangan terkait, baik melalui harmonisasi dan sinkronisasi secara vertikal maupun horizontal. Selain itu, penyusunan kajian juga mempertimbangkan kondisi lokal Kabupaten Tegal, kebutuhan masyarakat, karakteristik wilayah pedesaan, serta melibatkan perspektif para pemangku kepentingan dalam rangka memperkuat kualitas layanan dan memastikan kebijakan transportasi pedesaan mampu memberikan manfaat nyata bagi masyarakat dan pemerintah daerah.

Penyusun menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu, baik secara moril maupun materil, sehingga kajian ini dapat diselesaikan dengan baik. Dukungan, masukan, serta kerja sama dari berbagai pihak menjadi kontribusi berharga dalam penyempurnaan substansi kajian ini. Penyusun menyadari bahwa kajian ini masih memiliki sejumlah kekurangan karena keterbatasan pengetahuan dan kemampuan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat konstruktif sangat diharapkan untuk meningkatkan kualitas kajian akademik ini di masa mendatang.

Akhirnya, besar harapan penyusun agar kajian akademik ini dapat memberikan manfaat, menjadi referensi ilmiah yang komprehensif, serta mendukung proses penyesuaian

Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan sehingga mampu menjawab tantangan transportasi pedesaan masa kini dan masa mendatang.

Purwokerto, Desember 2025

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Permasalahan	3
C. Tujuan dan Manfaat.....	4
D. Metode	4
BAB II	6
BAB III.....	16
BAB IV	42
DAFTAR PUSTAKA	45
EVALUASI DAN ANALISIS.....	48

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi pedesaan memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat desa, terutama untuk mengakses pasar, layanan pendidikan, dan fasilitas kesehatan. Ketika angkutan pedesaan tidak berfungsi dengan baik, warga akan menghadapi jarak tempuh jauh, biaya perjalanan tinggi, dan berbagai hambatan infrastruktur lainnya seperti jalanan yang rusak. Keterbatasan transportasi juga semakin diperburuk oleh minimnya layanan angkutan publik, akses kendaraan pribadi, serta rendahnya keterampilan pengemudi, sehingga memperdalam kesenjangan sosial-ekonomi masyarakat pedesaan.¹

Dalam konteks Kabupaten Tegal, kondisi tersebut menjadi semakin relevan mengingat wilayah kabupaten ini terdiri dari 18 kecamatan dan 281 desa dengan karakteristik geografis yang tersebar dan tidak selalu terhubung langsung dengan pusat-pusat layanan publik². Jarak antara desa dan pusat kecamatan maupun pasar tradisional sering kali cukup jauh, sehingga masyarakat sangat bergantung pada keberadaan angkutan pedesaan sebagai moda utama mobilitas. Angkutan pedesaan tidak hanya memfasilitasi perjalanan menuju sekolah, klinik, dan pasar, tetapi juga menjadi penghubung vital bagi aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat desa.

Kabupaten Tegal yang memiliki 21 trayek angkutan pedesaan berdasarkan SK Bupati, namun hanya 17 trayek yang masih beroperasi secara aktif, menciptakan perlunya regulasi terkait transportasi pedesaan. Data lapangan menunjukkan berbagai persoalan kinerja: frekuensi rata-rata hanya 2 kendaraan/jam—jauh di bawah standar 4 kendaraan/jam—serta *load factor* rata-rata 34%, masih jauh dari standar 70%. Utilitas armada pun hanya sekitar 61%, di bawah standar 90–100%. Bahkan beberapa trayek mengalami penyimpangan rute hingga 38% dan tumpang tindih trayek mencapai 67%. Belum maksimalnya kinerja operasional ini

¹ Muhammad Viki Baihaki et al., "Meningkatkan Akses Transportasi Untuk Masyarakat Pedesaan: Tantangan Dan Solusi," *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9, no. 14 (2023): 480–86, <https://doi.org/10.5281/zenodo.8176291>.

² Bappeda Kab. Tegal, "Peta Wilayah Kabupaten Tegal," bappeda.tegalkab.go.id, accessed November 19, 2025, https://bappeda.tegalkab.go.id/?page_id=14.

dapat menurunkan keandalan layanan sehingga berdampak langsung pada aksesibilitas, mobilitas, dan kesejahteraan masyarakat pedesaan di Kabupaten Tegal³.

Sebagai dasar pengaturan akan permasalahan tersebut, Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 sudah menetapkan definisi angkutan pedesaan, pengaturan jaringan trayek, mekanisme perizinan, kewajiban pemegang izin, evaluasi tingkat pelayanan, hingga pengawasan dan penegakan hukum. Perda ini akan tetapi disusun pada masa sebelum lahirnya UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga pendekatannya masih mengikuti kerangka lama yang menekankan kewenangan penuh pemerintah daerah serta pola pengawasan berbasis struktur administratif tradisional.

Perubahan regulasi nasional lainnya yang juga relevan dengan penyelenggaraan angkutan pedesaan termasuk **Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah** yang menetapkan pembagian kewenangan pusat–provinsi–kabupaten/kota dalam urusan transportasi. **Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan** memberikan standar penyelenggaraan angkutan, jenis izin, dan pelayanan angkutan umum. **Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan** merampingkan mekanisme perizinan dan integrasi jaringan trayek. **Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019** mengatur standar trayek serta persyaratan kendaraan umum dalam trayek. Termasuk hadirnya **Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja** beserta peraturan pelaksanaannya, yang juga membawa perubahan signifikan, terutama dalam penyederhanaan perizinan berusaha, integrasi perizinan melalui OSS, dan harmonisasi pengaturan angkutan umum. **Pelaksanaan norma-norma tersebut tentu menuntut agar regulasi daerah seperti Perda Kabupaten Tegal segera diperbarui agar selaras dengan sistem hukum nasional yang lebih modern dan terintegrasi.**

Selain perubahan regulasi tersebut, terdapat sejumlah persoalan penting yang menunjukkan bahwa substansi Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 sudah tidak lagi sesuai dengan tata kelola transportasi modern. Perda ini masih menggunakan konsep “izin trayek” versi lama yang seluruh prosesnya dilakukan secara manual melalui keputusan Bupati. Padahal, sejak berlakunya PP No. 30 Tahun 2021 dan UU Cipta Kerja, seluruh perizinan berusaha termasuk penyelenggaraan angkutan wajib dilakukan melalui sistem **Online Single**

³ DIMAS W DWIKATAMA PUTRA, “PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN TEGAL” (POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD, 2023), https://digilib.ptdisttd.ac.id/3893/1/PENINGKATAN_KINERJA_ANGKUTAN_PEDESAAN_DI_KABUPATEN_TEGAL.pdf.

Submission Risk-Based Approach (OSS RBA), sehingga mekanisme perizinan dalam Perda menjadi tidak relevan dan bertentangan dengan rezim perizinan terbaru. Keberadaan “**Badan Pengawas Kabupaten**” sebagai lembaga pengawas dalam Perda tidak sesuai lagi karena struktur perangkat daerah telah distandardisasi melalui **PP No. 18 Tahun 2016**, yang tidak mengenal nomenklatur tersebut, padahal berdasarkan Pasal 5 ayat (2) dan Pasal 11 PP No. 18 Tahun 2016, unsur pengawas penyelenggaraan pemerintahan daerah secara eksplisit ditempatkan pada Inspektorat Daerah sebagai perangkat daerah pengawas. Nomenklatur tersebut tidak lagi dikenal dalam struktur perangkat daerah, sehingga secara normatif perlu disesuaikan dengan menjadikan Inspektorat Daerah sebagai lembaga yang berwenang melakukan pengawasan sesuai peraturan yang berlaku

Sejumlah ketentuan lain dalam Perda menimbulkan *conflict of norms*, terutama terkait standar pelayanan, pengawasan, dan ketentuan pidana, karena tidak mengacu pada UU 22/2009 maupun PP 74/2014 yang telah menetapkan standar nasional pelayanan angkutan umum. Situasi ini memperlihatkan perlunya pembaruan regulasi agar selaras dengan kerangka hukum nasional.

B. Permasalahan

Permasalahan utama yang muncul dalam penerapan Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 adalah **ketidaksesuaian substansi pengaturannya dengan perkembangan regulasi nasional yang jauh lebih mutakhir**. Sejumlah ketentuan dalam Perda tidak lagi relevan, terutama terkait terminologi lembaga, mekanisme perizinan, dan pembagian kewenangan yang telah diubah secara signifikan melalui UU No 23 Tahun 2014, PP No 74 Tahun 2014, PP No 30 Tahun 2021, serta Permenhub No 15 Tahun 2019. Ketentuan dalam Perda Kabupaten Tegal No 31 Tahun 2001 mengenai izin trayek yang, masih diberikan oleh Bupati, pengawasan oleh “Badan Pengawas Kabupaten”, Kewajiban operator yang tidak mengikuti standar pelayanan minimum juga menjadikan Perda ini sulit diterapkan secara efektif dan harmonis terhadap berbagai regulasi lainnya. Di sisi lain, ketentuan pidana dan mekanisme evaluasi layanan yang masih sangat sederhana yang diatur dalam Perda, saat ini tidak mampu menjawab tantangan aktual, seperti rendahnya frekuensi layanan, *load factor*, utilitas armada, dan ketertiban trayek. Kondisi ini berdampak pada operator angkutan yang tidak memiliki pedoman operasional yang jelas serta masyarakat pengguna yang tidak memperoleh layanan yang aman, layak, dan andal.

C. Tujuan dan Manfaat

Berpijak pada permasalahan yang telah diuraikan, dirumuskan tujuan kajian yang meliputi tujuan umum dan tujuan khusus. Tujuan umum kajian ini adalah untuk mengidentifikasi, mengkaji, dan menganalisis kesesuaian aspek hukum dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Angkutan Pedesaan dengan perkembangan regulasi nasional terbaru di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Tujuan khusus kajian ini adalah untuk menilai efektivitas norma dalam mendukung peningkatan kinerja operasional angkutan pedesaan, mengidentifikasi ketentuan yang sudah tidak relevan atau bertentangan dengan sistem hukum nasional, serta menyusun rekomendasi normatif bagi pembaruan regulasi guna mewujudkan pelayanan transportasi pedesaan yang aman, terjangkau, berkelanjutan, dan mampu memperkuat mobilitas sosial-ekonomi masyarakat desa sebagai bagian dari pembangunan daerah.

Manfaat yang diperoleh dari kegiatan kajian terhadap Perda Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Angkutan Pedesaan adalah sebagai bahan masukan (feedback) bagi Pemerintah Kabupaten Tegal dalam merumuskan revisi Perda agar lebih modern, selaras dengan kebijakan perizinan dan pengawasan yang terintegrasi secara nasional, serta mampu menjawab kebutuhan aktual masyarakat pedesaan terhadap aksesibilitas dan pelayanan transportasi publik. Selain itu, kajian ini bermanfaat bagi operator angkutan dalam memperoleh kepastian hukum dan kejelasan standar operasional, bagi masyarakat sebagai peningkatan mutu pelayanan angkutan pedesaan, serta bagi akademisi dan peneliti sebagai sumber data evaluatif yang memperkaya studi hukum dan kebijakan transportasi daerah.

D. Metode

Kajian ini menggunakan beberapa pendekatan analitis yang saling melengkapi untuk menilai relevansi dan keselarasan Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Angkutan Pedesaan terhadap perkembangan regulasi nasional dan kebutuhan masyarakat saat ini. Pendekatan utama yang digunakan adalah **pendekatan yuridis-normatif**, yaitu menelaah norma-norma hukum dalam Perda berdasarkan asas hierarki peraturan perundang-undangan. Analisis dilakukan dengan membandingkan ketentuan Perda dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang

Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 mengenai penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek.

Evaluasi dilakukan melalui pendekatan tersebut untuk menemukan kesesuaian substansi Perda dari aspek definisi, pembagian kewenangan, mekanisme perizinan, akuntabilitas pengawasan, hingga ketentuan pidana dan sanksi.

Penelitian ini juga menggunakan **pendekatan komparatif** dengan membandingkan ketentuan Perda Kabupaten Tegal dengan produk regulasi daerah lain yang lebih mutakhir, seperti Peraturan Bupati Kabupaten Grobogan Nomor 48 Tahun 2021 Tentang Jalur Trayek Angkutan Pedesaan di Kabupaten Grobogan, maupun Peraturan Daerah Kabupaten Klaten Nomor 15 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Angkutan di Jalan dengan Kendaraan Umum. mengenai penyelenggaraan angkutan pedesaan. Pendekatan ini memungkinkan identifikasi tren nasional dalam reformulasi kebijakan daerah di sektor transportasi pedesaan serta memberikan tolok ukur praktik terbaik (*best practices*) yang dapat diterapkan di Kabupaten Tegal. Tahapan akhir dalam kajian ini adalah **penyusunan rekomendasi yang memuat rumusan normatif untuk memperbarui Perda sesuai standar hukum dan kebijakan terbaru**. Kajian ini juga diharapkan memberikan landasan normatif dan kebijakan yang kuat dalam penyempurnaan regulasi penyelenggaraan angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teoritis

1. Transportasi Pedesaan

Transportasi pedesaan menurut pengertian Starkey (2016) dalam *Rural Transport Services in Asia and the Pacific*, merupakan sistem pergerakan orang dan barang yang memungkinkan masyarakat desa mengakses layanan sosial-ekonomi dasar seperti pasar, sekolah, fasilitas kesehatan, pusat pemerintahan, serta kegiatan sosial dan keagamaan. Tidak hanya mencakup kendaraan bermotor, secara lebih luas transportasi pedesaan juga meliputi seluruh moda yang relevan dengan kondisi lokal, mulai dari berjalan kaki, penggunaan hewan angkut, sepeda, gerobak, hingga sepeda motor, tiga roda, pikap, dan berbagai jenis bus. Dalam kajian perhubungan, transportasi pedesaan dipandang sebagai instrumen strategis untuk mengurangi kemiskinan dan meningkatkan mobilitas karena akses yang baik terbukti berkaitan dengan peningkatan kesehatan, pendidikan, dan kesempatan ekonomi. Karakteristiknya meliputi perjalanan jarak pendek–menengah, frekuensi layanan rendah, ketergantungan pada infrastruktur dasar seperti jalur pejalan kaki, jejak, dan jalan desa, serta variasi kualitas layanan⁴. Sebagaimana ditegaskan Hurst (1974), aksesibilitas adalah ukuran kemudahan perjalanan dalam memenuhi kebutuhan, yang berarti semakin mudah akses transportasi, semakin besar peluang masyarakat memperoleh manfaat sosial-ekonomi⁵.

Kerangka *Rural Accessibility Framework* yang dikembangkan World Bank dan ILO menegaskan bahwa aksesibilitas pedesaan perlu dinilai melalui empat indikator utama: *travel time* menuju layanan dasar, ketersediaan moda dan frekuensi layanan (*transport availability*), keterjangkauan biaya perjalanan (*affordability*), serta keandalan layanan (*reliability*) terhadap kondisi jalan dan cuaca⁶. Laporan World Bank akan tetapi juga menunjukkan bahwa ketersediaan infrastruktur saja tidak cukup untuk memenuhi berbagai indikator tadi. Kualitas layanan pada akhirnya sangat dipengaruhi oleh kemampuan masyarakat untuk membayar tarif,

⁴ Paul Starkey, "Rural Transport Services in Asia and the Pacific," *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, no. 86 (2016): 1–22.

⁵ La Ode Muhamad Magribi and Aj. Suhardjo, "Aksesibilitas Dan Pengaruhnya Terhadap Pembangunan Di Perdesaan: Konsep Model Sustainable Accessibility Pada Kawasan Perdesaan Di Propinsi Sulawesi Tenggara," *Jurnal Transportasi* 4, no. 2 (2004): 149–60.

⁶ S Carapetis, H L Beenhakker, and J D F Howe, "The Supply and Quality of Rural Transport Services in Developing Countries: A Comparative Review" (Washington, D.C.: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, 1984).

keberadaan armada yang sesuai kebutuhan, serta hambatan-hambatan seperti regulasi yang terlalu birokratis, keterbatasan kredit, dan rendahnya pemanfaatan sarana transportasi tradisional. Di banyak daerah di berbagai belahan dunia, pembangunan jalan tidak otomatis meningkatkan akses bagi rumah tangga miskin karena tarif masih tidak terjangkau. Peningkatan aksesibilitas tentu masih memerlukan pendekatan yang lebih luas—termasuk pengembangan jalur sederhana, dukungan kredit untuk alat angkut murah, dan pemahaman yang lebih dalam tentang kebutuhan mobilitas masyarakat pedesaan⁷.

Selain fungsi mobilitas, penelitian lapangan menunjukkan bahwa kebutuhan transportasi pedesaan juga mencakup aspek sosial, seperti kemudahan menjangkau fasilitas kesehatan, pendidikan, layanan administrasi, dan kegiatan komunal. Dennis (1998) menambahkan bahwa peningkatan akses transportasi memberikan keuntungan langsung berupa kemudahan menuju fasilitas pelayanan serta keuntungan tidak langsung berupa penghematan waktu dan biaya, yang kemudian berdampak pada peningkatan kesejahteraan⁸. Studi di Desa Pulosari, Sukabumi, misalnya, memperlihatkan bahwa kendaraan multifungsi menjadi sarana vital untuk mengangkut hasil pertanian, mengurangi ketergantungan pada tengkulak, serta memperkuat pelayanan sosial desa. Temuan ini menegaskan bahwa transportasi pedesaan merupakan fondasi penting bagi dinamika ekonomi dan kualitas hidup masyarakat⁹.

Temuan dalam studi Zheng (2025) menunjukkan bahwa pengembangan infrastruktur transportasi pedesaan berperan besar dalam memperkuat modal penghidupan masyarakat. Akses jalan yang lebih baik meningkatkan peluang masyarakat menjangkau layanan kesehatan, pendidikan, dan pasar, sekaligus mendorong diversifikasi pendapatan melalui aktivitas non-pertanian. Infrastruktur transportasi juga memperluas konektivitas desa-kota sehingga hasil pertanian dapat dipasarkan lebih efisien dan biaya logistik menurun, yang pada akhirnya memperkuat stabilitas ekonomi rumah tangga¹⁰. Zheng juga mengingatkan bahwa peningkatan aksesibilitas dapat menimbulkan tekanan terhadap sumber daya alam jika tidak diikuti

⁷ Carapetis, Beenhakker, and Howe.

⁸ Magribi and Suhardjo, "Aksesibilitas Dan Pengaruhnya Terhadap Pembangunan Di Pedesaan: Konsep Model Sustainable Accessibility Pada Kawasan Pedesaan Di Propinsi Sulawesi Tenggara."

⁹ Alvita Seda et al., "Analisis Kualitatif Kebutuhan Transportasi Desa: Kasus Desa Pulosari, Sukabumi, Jawa Barat," *Indonesia Business Review* 02, no. 1 (2019): 102–24, <https://journal.prasetiyamulya.ac.id/journal/index.php/ibr/article/view/397>.

¹⁰ Zhiqiang Zheng, "How Does Transport Infrastructure Development Impact Rural Livelihoods in the Global South? A Systematic Review of the English Language Academic Literature," *Environmental Science and Policy* 173, no. October (2025): 104231, <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2025.104231>.

pengelolaan lingkungan yang memadai¹¹. Pembangunan transportasi pedesaan perlu dirancang selaras dengan keberlanjutan, memastikan bahwa manfaat ekonomi yang diperoleh masyarakat tidak mengorbankan kualitas lingkungan maupun ketahanan sosial jangka panjang.

2. Standar Pelayanan Minimum Angkutan Umum

Dalam sistem perhubungan nasional, kualitas penyelenggaraan angkutan umum ditetapkan melalui Standar Pelayanan Minimum (SPM) sebagaimana diatur Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 Tahun 2013, yang pada Pasal 1 ayat 1 diartikan sebagai berikut :

“Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan.”

Pada Pasal 2 diberikan pula kewajiban bagi setiap penyelenggara angkutan dalam trayek memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, aksesibilitas, dan keteraturan. Regulasi ini berlaku bagi semua operator angkutan dalam trayek—dari angkutan antarkota, antarkabupaten, hingga angkutan pedesaan/trayek lokal.

Lampiran Permenhub No. 98 tahun 2013 juga memberikan rincian terkait indikator teknis SPM, seperti frekuensi perjalanan, ketepatan waktu (indikator layanan waktu), *load factor* (indikator kapasitas), standar kelaikan kendaraan, serta kepastian trayek dan jadwal. Ketentuan ini diselaraskan kembali melalui Permenhub No 29 Tahun 2015, khususnya pada pengaturan sistem perizinan dan operasional angkutan umum yang menegaskan kewajiban pemenuhan SPM sebagai dasar evaluasi, pengawasan, dan peningkatan mutu pelayanan, termasuk angkutan pedesaan.

Secara lebih rinci, Lampiran Permenhub No. 98 tahun 2013 juga menjelaskan indikator pelayanan minimum yang harus dipenuhi. Aspek keamanan dan keselamatan mencakup penyediaan tiket penumpang yang valid sebagai bukti pembayaran, kursi dan nomor kursi, informasi asal-tujuan, serta tanggal keberangkatan. Untuk aspek kenyamanan dan aksesibilitas, regulasi mengatur bahwa kendaraan umum harus layak jalan — memenuhi standar kelaikan — serta memenuhi persyaratan teknis seperti pintu keluar-masuk, pegangan

¹¹ Zheng.

tangan, ventilasi/dingin udara (terutama berdasarkan revisi Permenhub di tahun 2015) untuk menjaga kenyamanan penumpang¹².

Dari sisi operasional, SPM juga mengatur keteraturan layanan, termasuk kepastian trayek dan jadwal, frekuensi angkutan, serta load factor agar layanan tetap efisien dan tidak membebani penumpang maupun operator. PM 29/2015 menegaskan ulang kewajiban pemenuhan SPM sebagai syarat perizinan dan legalitas operasional, sehingga pelanggaran terhadap SPM bisa berakibat penangguhan atau pencabutan izin trayek.

Standar Pelayanan Minimum (SPM) tentu tidak hanya bergantung pada aspek regulatif, tetapi juga pada persepsi dan pengalaman pengguna jasa. Studi layanan angkutan AKDP Surabaya–Ponorogo–Pacitan pada tahun 2018 menunjukkan bahwa beberapa indikator SPM seperti kejelasan jadwal keberangkatan, kompetensi pengemudi, dan ketersediaan informasi trayek memperoleh penilaian sangat baik. Namun, aspek lain seperti penanganan keluhan penumpang dan kepatuhan terhadap kapasitas angkut justru mendapat nilai paling rendah, menandakan adanya kesenjangan antara standar normatif dan praktik operasional¹³. Hasil ini memperkuat pentingnya pengawasan terpadu terhadap penerapan SPM, karena kualitas pelayanan aktual sangat dipengaruhi oleh konsistensi operator dalam menjaga keselamatan, keteraturan, dan kenyamanan, terutama pada rute pedesaan.

3. Kerangka Hukum Transportasi Darat di Indonesia

Sistem hukum nasional memegang peranan penting sebagai kerangka normatif penyelenggaraan transportasi darat di Indonesia. Regulasi nasional tidak hanya menetapkan prinsip dasar seperti keselamatan, keamanan, keteraturan, dan keterjangkauan, tetapi juga menentukan bagaimana hubungan hukum antara penyelenggara angkutan dan pengguna jasa terbentuk. Dalam perspektif hukum pengangkutan, sebagaimana ditegaskan Purwosutjipto, hubungan transportasi merupakan perjanjian yang mengikat para pihak layaknya undang-undang (*pacta sunt servanda*), sehingga pengangkut berkewajiban mengantarkan penumpang atau barang secara selamat ke tujuan, sementara pengguna berkewajiban membayar biaya

¹² Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “SPM Baru, Angkutan Umum Harus Dilengkapi Pendingin Udara” (kemenhub.go.id, February 2015), <https://kemenhub.go.id/post/read/spm-baru%2C-angkutan-umum-harus-dilengkapi-pendingin-udara>.

¹³ Sukei and Eddy Yunus, “Service Quality in Public Transport Services of the Provincial Intercity Transportation (AKDP) in East Java Indonesia,” *Budapest International Research and Critics Institute (BIRCI-Journal)* 1, no. 4 (2018): 161–69, <https://www.bircu-journal.com/index.php/birci>.

angkutan¹⁴. Prinsip ini dipertegas dalam UU No. 22 Tahun 2009 yang menegaskan definisi kendaraan umum, kewajiban perusahaan angkutan untuk memiliki izin trayek, serta tanggung jawab hukum pengangkut terhadap kerugian penumpang maupun pengirim barang (Pasal 186–193).

Kerangka hukum ini juga mengatur batasan yang membedakan angkutan umum yang sah dengan layanan yang tidak memenuhi persyaratan legalitas. Misalnya, moda transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek, Grab, atau Maxim tidak dapat dikategorikan sebagai angkutan umum apabila kendaraan yang digunakan tidak berizin trayek dan tidak memenuhi syarat operator sebagaimana diatur dalam Permenhub No 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek¹⁵. Hal ini berdampak pada aspek tanggung jawab hukum: ketika tidak ada perjanjian pengangkutan yang sah, penyelesaian sengketa hanya dapat dilakukan melalui gugatan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) berdasarkan Pasal 1365 KUHPdata¹⁶. Sistem hukum nasional memastikan bahwa penyelenggaraan transportasi darat berlangsung dalam kepastian hukum, perlindungan bagi pengguna, dan kepatuhan operator pada standar legal yang berlaku di seluruh wilayah Indonesia, termasuk daerah pedesaan.

Selanjutnya, penyelenggaraan angkutan jalan juga diatur secara teknis oleh Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagai implementasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dengan mengatur perizinan angkutan umum, kewajiban pemenuhan standar layanan dasar, dan pelaksanaan trayek sah sesuai peraturan. Kemudian, regulasi diperbarui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 yang mengatur Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, termasuk persyaratan teknis kendaraan, uji laik jalan, serta tata izin usaha angkutan—memperkuat legalitas, keselamatan, dan kualitas layanan. Kerangka hukum ini menjamin bahwa angkutan darat dijalankan secara legal, terkoordinasi, dan akuntabel.

Selain kerangka hukum pada level undang-undang dan peraturan pemerintah, pengaturan teknis penyelenggaraan angkutan darat juga diperjelas melalui peraturan menteri. Salah satu regulasi penting adalah Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang mengatur

¹⁴ Siti Nurbaiti, "The Legal Status of Information Technology Application-Based Transport in Indonesia: Legal or Not?," in *Proceedings of the International Conference on "Changing of Law: Business Law, Local Wisdom and Tourism Industry" (ICCLB 2023)*, vol. 804, *Advances in Social Science, Education and Humanities Research* (Atlantis Press, 2023), 1433–41, https://doi.org/10.2991/978-2-38476-180-7_146.

¹⁵ Nurbaiti.

¹⁶ Nurbaiti.

penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, termasuk definisi trayek, persyaratan teknis kendaraan umum, mekanisme izin trayek, serta standar rute dan jaringan layanan. Ketentuan ini memastikan bahwa baik trayek antarkota maupun trayek pedesaan beroperasi dengan memenuhi standar pelayanan minimum yang telah ditetapkan.

Dalam konteks pengaturan angkutan tidak dalam trayek—termasuk layanan berbasis aplikasi—rezim hukum juga mengalami perubahan signifikan. Permenhub Nomor 108 Tahun 2017, yang awalnya menjadi dasar legalitas angkutan daring, telah dicabut secara resmi melalui Permenhub Nomor 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan. Perubahan ini juga berdampak pada Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus serta Permenhub Nomor 117 Tahun 2018 tentang Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, yang keduanya turut dicabut sebagian oleh regulasi terbaru tersebut.

Berlakunya Permenhub 25/2021 sebagai payung regulatif yang lebih komprehensif, penyelenggaraan angkutan jalan—baik trayek maupun non-trayek—ditata melalui satu kerangka hukum terpadu yang menekankan pemenuhan perizinan, persyaratan teknis, dan standar pelayanan minimum. Integrasi regulasi ini memperkuat kepastian hukum sekaligus memastikan bahwa seluruh moda angkutan beroperasi sesuai standar keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas yang berlaku secara nasional.

B. Kajian Praktis

1. Implementasi Peraturan Daerah Kabupaten Tegal terkait Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Tegal

Penyelenggaraan transportasi di daerah tidak dapat dilepaskan dari struktur kelembagaan pemerintahan yang menentukan pembagian kewenangan, mekanisme koordinasi, dan efektivitas pelaksanaan fungsi teknis di lapangan. Pasca berlakunya Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, desain organisasi perangkat daerah mengalami penataan ulang dengan prinsip rasionalisasi, efisiensi, dan penyesuaian beban kerja, sehingga setiap urusan—termasuk perhubungan—harus dijalankan oleh perangkat daerah yang proporsional dan standar. Reorganisasi ini menegaskan bahwa kewenangan teknis transportasi melekat pada dinas yang relevan, sementara fungsi pengawasan dan evaluasi berada pada Inspektorat Daerah, menciptakan tata kelola yang lebih terintegrasi serta akuntabel dalam mendukung pelayanan transportasi yang efektif di tingkat lokal¹⁷.

¹⁷ Suprianto, "Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 Tentang Perangkat Daerah Terhadap Efektivitas Kinerja Pegawai Sekretariat DPRD Kabupaten Ngawi," *Jurnal Pasca Sarjana Hukum UNS VII*, no. 1 (2019): 134–43, <https://jurnal.uns.ac.id>.

Upaya penguatan pelayanan transportasi pedesaan di Kabupaten Tegal juga tidak dapat dipisahkan dari pembangunan infrastruktur jalan yang terus dilakukan pemerintah daerah bersama berbagai pemangku kepentingan. Salah satu program strategis yang menggambarkan hal tersebut adalah pelaksanaan Tentara Manunggal Membangun Desa (TMMD) Sengkuyung Tahap IV Tahun 2025 di Desa Lumingser, Kecamatan Adiwerna, yang difokuskan pada perbaikan dan pengaspalan jalan desa sepanjang lebih dari 750 meter di tiga titik lokasi. Program ini didukung anggaran sebesar Rp 669 juta dari APBD Kabupaten Tegal dan APBD Provinsi Jawa Tengah, serta melibatkan 30 personel TNI bersama masyarakat. Pembangunan infrastruktur ini menunjukkan bahwa aksesibilitas fisik—sebagai prasyarat utama mobilitas dan efektivitas layanan angkutan pedesaan—masih menjadi isu prioritas¹⁸. Infrastruktur jalan yang memadai sangat menentukan keberhasilan operasional trayek, keandalan layanan, dan penyebaran manfaat transportasi bagi masyarakat desa.

Kondisi empiris di Kabupaten Tegal, memperlihatkan urgensi untuk pembaruan regulasi daerah yang semakin jelas. Berdasarkan temuan lapangan, dari 21 trayek angkutan pedesaan yang ditetapkan dalam SK Bupati, hanya 17 trayek yang masih beroperasi, menunjukkan adanya penyusutan layanan akibat rendahnya permintaan dan ketidakefektifan pengawasan. Kinerja operasional juga dinilai belum memenuhi standar nasional: frekuensi rata-rata hanya 2 kendaraan/jam, jauh di bawah SPM Permenhub 98/2013 yang mensyaratkan 4 kendaraan/jam, sedangkan load factor rata-rata 34%, masih berada di bawah standar Dirjen Perhubungan Darat sebesar 70%. Selain itu, tingkat utilitas armada hanya mencapai 61%, padahal standar mengharuskan 90–100%. Permasalahan jaringan pun muncul, seperti penyimpangan trayek yang mencapai 38% dan overlapping hingga 67%, melampaui batas toleransi 25% dan 50%. Data ini menunjukkan bahwa perbaikan kelembagaan dan regulasi tidak dapat dilepaskan dari kebutuhan untuk menata kembali trayek, meningkatkan kepastian layanan, serta memastikan fungsi pengawasan dan pembinaan oleh Dinas Perhubungan berjalan efektif¹⁹. Temuan empiris tersebut menjadi dasar bahwa revisi regulasi harus berorientasi pada peningkatan kinerja layanan, efisiensi jaringan, dan keberlanjutan operasional angkutan pedesaan.

Kondisi ini sejalan dengan beberapa studi tentang angkutan pedesaan di Indonesia yang menunjukkan bahwa banyak trayek rural gagal memenuhi indikator operasional dasar. Misalnya, evaluasi di Kabupaten Lombok Tengah menunjukkan load factor jauh di bawah

¹⁸ Pemerintah Kabupaten Tegal, “TMMD Sengkuyung Tahap IV Di Kabupaten Tegal Resmi Dibuka Dengan Fokus Pada Pembangunan Infrastruktur Desa Lumingser,” October 2025.

¹⁹ PUTRA, “PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN TEGAL.”

standar (sering < 40 %), frekuensi layanan rendah, dan headway panjang — menggambarkan minimnya utilitas dan permintaan nyata terhadap layanan formal²⁰. Di Kabupaten Pasuruan, *load factor* dinamis rata-rata hanya 15,5–41,7 %, serta variasi *headway* ekstrem (30–342 menit), sehingga hampir seluruh trayek gagal memenuhi standar pelayanan minimum²¹. Berbagai hasil penelitian empiris ini menegaskan bahwa regulasi dan kerangka kelembagaan saja pada akhirnya tidak cukup tanpa perencanaan trayek yang realistis, dorongan permintaan, dan intervensi subsidi atau insentif untuk menjaga keterjangkauan dan keberlanjutan layanan pedesaan.

2. Analisis Permasalahan Struktural dan Operasional Angkutan Pedesaan di Kabupaten Tegal

Penurunan kinerja angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal tidak hanya disebabkan faktor internal trayek, tetapi juga dipengaruhi oleh transformasi mobilitas di masyarakat pedesaan. Di banyak wilayah rural Indonesia, pertumbuhan pesat kepemilikan sepeda motor dan layanan transportasi daring telah mengurangi jumlah pengguna angkutan umum formal, sehingga membuat trayek pedesaan menjadi kurang layak secara ekonomi²². Selain itu, kondisi infrastruktur jalan pedesaan yang tidak konsisten serta minimnya dukungan teknis dan finansial terhadap operator kendaraan umum memperburuk penurunan utilitas trayek. Kondisi-kondisi ini memunculkan tantangan struktural dan operasional yang signifikan, sehingga layanan angkutan pedesaan rentan menyusut, bahkan hilang — hal ini tentu memerlukan analisis mendalam terhadap akar penyebab sebelum upaya revitalisasi dilakukan.

Penurunan kinerja angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal pun terjadi di tengah peningkatan jumlah kendaraan bermotor secara signifikan. Data terbaru menunjukkan bahwa pada April 2025, total kendaraan bermotor di Kabupaten Tegal mencapai sekitar 777,690 ribu unit²³. Sementara itu, infrastruktur jalan — yang menjadi prasyarat trayek — masih

²⁰ Yonanda Dwi Putra Hanif, Nurma Rubby Susilowati, and Dian Virda Sejati, “Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Lombok Tengah,” *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat* xx, no. x (2025): 1–12.

²¹ Gholiqul Amrodh Alawy et al., “Kinerja Angkutan Umum Perdesaan Berdasarkan Indikator Operasional Di Kabupaten Pasuruan,” *Techno* 26, no. 2 (October 2025): 75–84, <http://jurnalnasional.ump.ac.id/index.php/Techno>.

²² Universitas Gadjah Mada, “Decline of Rural Transport Services Limits Mobility Access for Communities,” [ugm.ac.id \(ugm.ac.id, August 2025\)](https://ugm.ac.id/en/news/decline-of-rural-transport-services-limits-mobility-access-for-communities/), <https://ugm.ac.id/en/news/decline-of-rural-transport-services-limits-mobility-access-for-communities/>.

²³ Katadata Insight Center, “Jumlah Kendaraan Bermotor Di Kabupaten Tegal (8 April 2025),” katadata.co.id, April 2025.

menunjukkan kesenjangan; dari total panjang jalan kabupaten 847,27 km, baru sekitar 603,70 km (71,25 %) yang berstatus kondisi baik pada 2021²⁴. Fakta-fakta ini menggambarkan bahwa tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan belum meratanya kualitas jalan desa berpotensi mengikis kelayakan ekonomi trayek angkutan pedesaan, serta memperburuk utilitas dan keberlanjutan layanan formal di pedesaan.

Kondisi aktual infrastruktur jalan pedesaan di Kabupaten Tegal menambah beban struktural bagi angkutan pedesaan. Data resmi menunjukkan bahwa dari total panjang jalan kabupaten 847,27 km, pada 2021 hanya 603,70 km (\approx 71,25 %) dalam kondisi baik; sisanya mengalami kerusakan, sebagian di antaranya serius²⁵. Lebih jauh, pada 2025 tercatat sekitar 160 km jalan kabupaten di Kabupaten Tegal dalam kondisi rusak berat, sehingga membutuhkan perbaikan mendesak dengan anggaran Rp 118,37 miliar²⁶. Jalan berlubang, rusak berampung, dan drainase buruk tentu akan menghambat operasional kendaraan umum — memperlambat perjalanan, meningkatkan risiko kecelakaan, dan mengurangi kenyamanan penumpang. Akibatnya, trayek pedesaan menjadi kurang menarik bagi masyarakat, memperparah penurunan utilitas layanan formal dalam mobilitas pedesaan.

Masalah struktural lainnya adalah minimnya pembinaan teknis dan kelembagaan terhadap operator angkutan pedesaan serta kurangnya insentif ekonomi untuk mempertahankan armada. Studi pada transportasi pedesaan menunjukkan bahwa banyak operator swasta kesulitan menutup biaya operasional karena volume penumpang rendah dan beban pemeliharaan yang tinggi. Tanpa pelatihan manajemen operasional, perawatan kendaraan, atau dukungan pembiayaan—operator cenderung enggan mempertahankan trayek yang merugi, sehingga layanan sering terabaikan atau dihentikan. Program subsidi atau skema insentif, seperti subsidi biaya operasional atau insentif trayek pedesaan, jarang dijalankan secara konsisten. Hal ini akhirnya menyebabkan armada tua tetap beroperasi, layanan menjadi tidak andal, dan kepercayaan pengguna menurun²⁷. Untuk menjaga keberlanjutan layanan pedesaan, diperlukan kebijakan pendukung berupa pembinaan operator, subsidi operasional, serta insentif agar operator tetap mau melayani rute dengan permintaan rendah namun strategis bagi masyarakat desa.

²⁴ Pemerintah Kabupaten Tegal, "Transportasi / Jalan – Informasi Panjang Dan Kondisi Jalan Di Kabupaten Tegal Tahun 2021," tegalkab.go.id, March 2023.

²⁵ Pemerintah Kabupaten Tegal.

²⁶ Disway Semarang, "160 KM Jalan Kabupaten Tegal Rusak Berat, Tahun Ini Dianggarkan Rp 118,37 Miliar," jateng.disway.id, March 2025, <https://jateng.disway.id/disway-semarang/read/706978/160-km-jalan-kabupaten-tegal-rusak-berat-tahun-ini-dianggarkan-rp-118-m>.

²⁷ M Pujo Siswoyo, "Kebijakan Dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum," *Jurnal Teknik Sipil & Perencanaan* 10, no. 2 (2008): 171–80, <https://journal.unnes.ac.id/nju/jtsp/article/viewFile/6959/5072>.

Berbagai faktor tersebut semakin menegaskan bahwa penurunan kinerja angkutan pedesaan di berbagai wilayah termasuk di Kabupaten Tegal merupakan hasil akumulasi persoalan struktural, operasional, dan ekonomi yang saling berkaitan. Ketergantungan pada kendaraan pribadi, infrastruktur yang belum merata, lemahnya pembinaan operator, serta absennya insentif membuat layanan pedesaan kehilangan daya saing. Karena itu, revitalisasi angkutan pedesaan membutuhkan pendekatan komprehensif yang menggabungkan perbaikan regulasi, dukungan kelembagaan, dan intervensi kebijakan berbasis kebutuhan lokal.

BAB III

EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN TERKAIT

Pembahasan secara komprehensif terhadap efektivitas Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan dengan menelaah kesesuaian substansi hukumnya terhadap perkembangan regulasi nasional serta kondisi empiris penyelenggaraan angkutan pedesaan saat ini. Analisis dilakukan untuk menjawab permasalahan pokok: apakah norma dalam Perda masih relevan, selaras, dan mampu menjawab tantangan aktual penyelenggaraan layanan transportasi pedesaan. Urgensi pembahasan ini semakin kuat mengingat temuan kajian sebelumnya menunjukkan adanya ketidaksesuaian mendasar antara ketentuan Perda dan perkembangan regulasi nasional terbaru—seperti **UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**, **UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah**, **PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan**, **PP No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (merubah PP No. 74 Tahun 2014)**, hingga **Permenhub No. 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek**. Perubahan-perubahan tersebut telah mengalihkan sejumlah kewenangan strategis, memperbarui mekanisme perizinan, serta menetapkan standar pelayanan minimum yang lebih modern dan terukur.

Selain itu, hasil pengamatan lapangan dan data kinerja menunjukkan bahwa banyak aspek teknis yang seharusnya diatur dalam Perda tidak lagi mampu menjawab tantangan operasional, seperti rendahnya frekuensi layanan, rendahnya *load factor*, utilitas armada yang belum optimal, hingga tingginya tingkat penyimpangan dan tumpang tindih trayek. Ketentuan pengawasan dalam Perda juga semakin tidak selaras dengan perkembangan struktur kelembagaan daerah, terutama setelah berlakunya **PP No. 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah** sebagaimana telah diubah dengan **PP No. 72 Tahun 2019**, yang menata ulang nomenklatur dan fungsi organisasi perangkat daerah. Perubahan regulasi ini menyebabkan keberadaan lembaga seperti “Badan Pengawas Kabupaten” dalam Perda menjadi tidak relevan lagi karena tidak sesuai dengan struktur OPD yang berlaku saat ini.

A. Tujuan dan Sasaran Analisis Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan

Analisis ini bertujuan untuk mengevaluasi secara komprehensif relevansi, kesesuaian, dan efektivitas Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang

Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan dalam konteks perkembangan regulasi nasional dan dinamika penyelenggaraan transportasi pedesaan saat ini. Mengingat terjadinya perubahan substansial pada kerangka hukum transportasi darat—mulai dari UU No. 22 Tahun 2009 hingga Permenhub No. 15 Tahun 2019—maka diperlukan penilaian sejauh mana Perda tersebut tetap kompatibel dengan prinsip-prinsip legalitas, keselarasan kewenangan, serta standar pelayanan minimum yang diwajibkan oleh pemerintah pusat.

Tujuan utama analisis ini adalah menilai apakah norma-norma dalam Perda tersebut masih mencerminkan mandat konstitusional sebagaimana dalam Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, terkait kewenangan daerah dalam mengatur urusan pemerintahan melalui pembentukan Perda, sebagaimana diatur sebagai berikut:

“Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan.”

Perda mengenai angkutan pedesaan dengan demikian, harus menjadi instrumen hukum yang tidak hanya sah, tetapi juga sesuai dengan perkembangan kebijakan nasional terkait perizinan, standar layanan, pengawasan, dan keselamatan angkutan jalan. Kajian ini perlu dilakukan untuk mengidentifikasi sejauh mana ketentuan dalam Perda telah selaras atau justru bertentangan dengan kewajiban-kewajiban baru yang ditetapkan pemerintah pusat melalui peraturan perundang-undangan terbaru.

Sasaran lain dari analisis ini adalah menilai relevansi Perda terhadap kebutuhan masyarakat pedesaan Kabupaten Tegal, khususnya dalam menjamin aksesibilitas, konektivitas, dan keberlanjutan layanan transportasi formal. Penurunan kinerja angkutan pedesaan dalam dua dekade terakhir—ditandai penyusutan trayek aktif, rendahnya utilitas armada, dan melemahnya permintaan akibat motorisasi—menunjukkan bahwa regulasi tersebut tidak lagi mampu memberikan kerangka operasional yang efektif. Evaluasi perlu dilakukan untuk melihat apakah Perda mampu menjawab persoalan struktural seperti ketidakpastian jaringan trayek, lemahnya pembinaan operator, hingga minimnya instrumen pendukung seperti subsidi, insentif ekonomi, dan standar layanan minimum.

Analisis ini juga diarahkan untuk menguji kesesuaian Perda dengan struktur kelembagaan pemerintahan daerah sebagaimana ditetapkan dalam PP No. 18 Tahun 2016 jo. PP No. 72 Tahun 2019. Ketidakesesuaian nomenklatur lembaga pengawas dalam Perda dengan struktur Perangkat Daerah saat ini, yang menunjukkan perlunya pembaruan regulasi agar

selaras secara administratif maupun fungsional. Kajian ini pada akhirnya tidak hanya bertujuan menilai kepatuhan hukum, tetapi juga memastikan bahwa Perda mampu menjadi dasar kebijakan yang adaptif, responsif, dan berorientasi pada peningkatan layanan angkutan pedesaan secara berkelanjutan.

B. Analisis Keselarasan Perda dengan Pancasila

Analisis berbasis Dimensi Pancasila bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan menginternalisasikan nilai-nilai Pancasila. Pancasila, sebagai dasar filsafat negara dan pedoman dalam penyelenggaraan kehidupan berbangsa dan bernegara, wajib menjadi landasan utama dalam setiap pembentukan peraturan perundang-undangan, termasuk kebijakan transportasi di tingkat daerah. Kajian ini menjadi penting untuk menilai keselarasan Perda tersebut dengan nilai-nilai Ketuhanan, Kemanusiaan, Persatuan, Kerakyatan, serta Keadilan Sosial, khususnya dalam konteks penyediaan layanan angkutan pedesaan yang aman, tertib, dan berkeadilan bagi masyarakat Kabupaten Tegal.

Dalam konteks tersebut, nilai Ketuhanan dalam **silanya pertama** tercermin meskipun tidak disebutkan secara eksplisit dalam pengaturan substansial Perda. Kehadiran frasa “*Dengan Rahmat Tuhan Yang Maha Esa*” pada bagian konsiderans menunjukkan bahwa kebijakan pembangunan desa dipandang sebagai amanah etis yang harus dijalankan dengan penuh tanggung jawab moral. Nilai sila pertama terinternalisasi melalui orientasi pada penghormatan martabat manusia, transparansi, dan keberpihakan pada kemaslahatan masyarakat desa. Upaya menghadirkan pembangunan yang tertib, aman, dan berorientasi pada kesejahteraan mencerminkan penghargaan terhadap manusia sebagai makhluk ciptaan Tuhan serta pelaksanaan kewajiban moral pemerintah daerah untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang berintegritas.

Selaras dengan itu, **silanya kedua** yang menekankan perlindungan atas martabat dan keselamatan manusia tercermin kuat dalam tujuan dan ketentuan operasional Perda. Pasal 2 ayat (3) pada Perda telah menegaskan bahwa pelayanan angkutan pedesaan harus diwujudkan secara “*selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya terjangkau oleh masyarakat*”, yang menunjukkan jaminan hak dasar masyarakat untuk memperoleh layanan transportasi yang manusiawi. Kewajiban operator trayek dalam Pasal 5—seperti pemenuhan standar teknis kendaraan, kompetensi pengemudi, serta kepatuhan terhadap waktu kerja—menguatkan prinsip pelayanan publik yang beradab dan bertanggung

jawab, sekaligus mencegah timbulnya eksploitasi maupun risiko kecelakaan bagi pengguna jasa.

Lebih jauh, keberadaan ketentuan pidana dalam Pasal 10 memberikan perlindungan hukum bagi masyarakat terhadap praktik pengangkutan ilegal atau kendaraan yang tidak laik jalan, sehingga memastikan keselamatan jiwa manusia sebagai prioritas utama. Meskipun demikian, Perda belum mengatur mekanisme perlindungan khusus bagi kelompok rentan seperti perempuan, anak, atau lansia, sehingga masih terdapat ruang penguatan dalam implementasi nilai-nilai kemanusiaan secara lebih komprehensif.

Selanjutnya, penerapan **sila ketiga**—Persatuan Indonesia—dapat terlihat dari bagaimana Perda ini mengatur hubungan antarwilayah dalam kerangka pelayanan angkutan pedesaan. Sila ketiga menekankan pentingnya kesatuan wilayah dan keterhubungan sosial, dan Perda ini berkontribusi pada tujuan tersebut melalui pengaturan trayek yang jelas dalam Pasal 3. Pengaturan tersebut memungkinkan adanya jaringan angkutan yang menghubungkan desa-desa di Kabupaten Tegal secara formal, sehingga mendukung integrasi sosial dan meningkatkan akses masyarakat pedesaan terhadap pusat ekonomi, pendidikan, layanan administrasi, dan fasilitas publik lainnya. Dengan demikian, angkutan pedesaan berfungsi sebagai instrumen pemersatu wilayah yang memperkuat kohesi sosial serta memfasilitasi mobilitas penduduk.

Pasal 3 ayat (2) sudah menegaskan bahwa jaringan trayek pedesaan hanya mencakup wilayah Kabupaten Tegal. Pembatasan ini memang sejalan dengan prinsip otonomi daerah, tetapi dalam konteks kebutuhan mobilitas masyarakat yang dinamis, pembatasan tersebut dapat menjadi kendala apabila terdapat keperluan perjalanan antar desa namun melalui lintas kabupaten yang belum terakomodasi oleh regulasi ini. Meski demikian, pada substansinya, Perda tetap selaras dengan nilai sila ketiga karena berhasil memastikan keterhubungan antardesa dalam satu kesatuan wilayah administrasi Kabupaten Tegal dan memperkuat rasa kebersamaan melalui pelayanan transportasi yang merata dan terstruktur.

Sejalan dengan itu, **sila keempat** yang menekankan prinsip kerakyatan dan musyawarah turut tercermin dalam proses pembentukan Perda ini. Dokumen Perda menyebutkan bahwa regulasi ini ditetapkan “*Dengan Persetujuan DPRD Kabupaten Tegal*”, yang menunjukkan bahwa pembentukannya dilakukan melalui mekanisme perwakilan rakyat di tingkat daerah. Keterlibatan DPRD sebagai representasi masyarakat merupakan perwujudan demokrasi lokal yang menjadi inti dari sila keempat, di mana keputusan publik dihasilkan melalui proses perwakilan dan pertimbangan kolektif.

Perda ini akan tetapi belum memberikan penjelasan mengenai sejauh mana proses musyawarah dan partisipasi publik dilibatkan dalam tahap perencanaan maupun implementasi. Misalnya, penyusunan jaringan trayek, pemberian izin, dan evaluasi pelayanan tidak dijelaskan apakah melibatkan konsultasi dengan masyarakat pedesaan, pengusaha angkutan, organisasi sopir, maupun pemangku kepentingan lainnya. Minimnya pengaturan tentang mekanisme partisipatif tersebut menunjukkan adanya ruang untuk memperkuat praktik demokrasi deliberatif agar selaras sepenuhnya dengan nilai sila keempat yang menekankan musyawarah yang inklusif dan berorientasi pada kepentingan bersama.

Meskipun demikian, struktur pengaturan yang menugaskan Bupati dan DPRD sebagai lembaga yang menjalankan kewenangan pemerintahan tetap mengindikasikan bahwa Perda ini berdiri di atas prinsip-prinsip demokratis. Artinya, sekalipun belum optimal dalam aspek partisipasi langsung masyarakat, Perda ini tetap mencerminkan komitmen terhadap nilai kerakyatan melalui mekanisme perwakilan dalam penyelenggaraan pelayanan angkutan pedesaan.

Selaras dengan nilai-nilai tersebut, **sila kelima** mengenai Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia menjadi dimensi penting dalam menilai bagaimana Perda ini mengatur penyelenggaraan angkutan pedesaan. Kebijakan transportasi pedesaan pada dasarnya merupakan instrumen pemerataan pelayanan publik yang berupaya mengurangi ketimpangan akses mobilitas antara masyarakat di wilayah rural dan masyarakat di kawasan yang lebih maju. Dalam kerangka ini, Perda No 13 Tahun 2001 telah mengadopsi sejumlah ketentuan yang mendukung terwujudnya prinsip keadilan sosial.

Ketentuan dalam Pasal 2 yang menyatakan bahwa angkutan pedesaan harus diselenggarakan sesuai kebutuhan masyarakat dengan mengutamakan keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi. Rumusan tersebut memastikan tersedianya layanan mobilitas dasar secara merata bagi seluruh warga desa. Prinsip biaya terjangkau yang melekat pada tujuan penyelenggaraan angkutan juga memperlihatkan komitmen pemerintah daerah dalam menjaga aksesibilitas transportasi bagi semua lapisan masyarakat, tanpa diskriminasi terhadap kelompok tertentu.

Pengaturan mengenai izin trayek dan mekanisme pengawasan sebagaimana tercantum dalam Pasal 4 hingga Pasal 9 berfungsi mencegah praktik monopoli, menjamin standar layanan, dan melindungi masyarakat dari potensi penyalahgunaan oleh operator angkutan. Selain itu, keberadaan ketentuan survei faktor muatan dalam Pasal 7 menjadi instrumen evaluatif yang dapat digunakan untuk menilai keberlanjutan trayek. Hasil survei memberikan

dasar bagi penataan ulang trayek yang tidak lagi memenuhi kebutuhan publik, sehingga aksesibilitas masyarakat tetap terjamin.

Perda ini akan tetapi belum memasukkan instrumen keadilan sosial yang lebih mutakhir, seperti mekanisme subsidi silang, dukungan terhadap trayek yang tidak layak secara ekonomi tetapi memiliki fungsi sosial penting, atau pengaturan mengenai kewajiban pelayanan minimum (*minimum service obligation*). Absennya instrumen tersebut menunjukkan bahwa internalisasi nilai keadilan sosial masih dapat diperkuat, terutama bagi masyarakat pedesaan yang berada pada posisi paling rentan.

Perda Kabupaten Tegal No 13 Tahun 2001 pada prinsipnya sudah selaras dengan nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila, melalui pengaturan keselamatan, keterhubungan wilayah, mekanisme perwakilan, serta upaya pemerataan layanan angkutan pedesaan. Tentunya masih terdapat ruang perbaikan, terutama dalam aspek partisipasi publik, perlindungan kelompok rentan, dan penyediaan instrumen keadilan sosial modern agar layanan transportasi lebih inklusif dan berkeadilan.

C. Analisis Keselarasan Perda dengan Peraturan yang Menjadi Acuan

1. Kesesuaian dengan Undang-Undang Pemerintah Daerah

Saat ini, Perda No. 13 Tahun 2001 masih menggunakan **Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah** sebagai salah satu dasar hukum dalam konsideransnya. Regulasi tersebut pada saat itu memang menjadi rujukan utama pembentukan peraturan daerah, namun kini telah **dicabut dan diganti** melalui Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan selanjutnya oleh **Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014** beserta perubahannya. Ketergantungan pada landasan regulasi yang sudah tidak berlaku lagi menunjukkan bahwa Perda ini memerlukan **pembaruan normatif** agar konsisten dengan kerangka otonomi daerah yang berlaku sekarang, termasuk pembagian urusan pemerintahan konkuren dan rincian kewenangan daerah di sektor perhubungan sebagaimana ditetapkan dalam UU 23/2014 dan lampirannya.

Analisis kesesuaian Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, penting dilakukan untuk memastikan bahwa kebijakan terkait pembangunan desa dan kawasan perdesaan selaras dengan prinsip otonomi daerah yang diatur dalam kerangka perundang-undangan. Analisis akan berfokus pada implementasi urusan pemerintahan konkuren, penugasan kepada desa, dan konsistensi regulasi dengan UU Pemerintahan Daerah, termasuk berbagai

perubahan terhadap peraturan tersebut. UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah telah mengalami beberapa perubahan, di antaranya adalah sebagai berikut:

1. UU No. 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
2. UU No. 2 Tahun 2015 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Menjadi Undang-Undang. (Pokok perubahan terkait pengaturan pemilihan kepala daerah untuk dilakukan secara langsung)
3. UU Cipta Kerja

Salah satu pasal yang memberikan landasan kuat bagi pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 12 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 7 Tahun 2015, dapat ditemukan pada Pasal 9 UU No 23 Tahun 2014 menetapkan bahwa urusan pemerintahan terdiri dari urusan absolut, urusan konkuren, dan urusan pemerintahan umum, di mana urusan konkuren menjadi dasar pelaksanaan otonomi daerah oleh pemerintah provinsi maupun kabupaten/kota.

Pada Pasal 11 UU No. 23 Tahun 2014 ditegaskan bahwa urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan daerah terdiri atas urusan wajib dan urusan pilihan. Pasal 12 ayat (2) secara eksplisit mencantumkan “perhubungan” sebagai bagian dari Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Kedudukan “perhubungan” dalam kelompok urusan wajib tersebut memberikan legitimasi normatif kepada pemerintah kabupaten/kota untuk mengatur, mengurus, dan menyelenggarakan layanan transportasi, termasuk angkutan pedesaan, dalam wilayah administratifnya. Perda No 13 tahun 2001 dengan demikian, berada dalam ruang kewenangan yang sah menurut UU No 23 Tahun 2014, karena bidang perhubungan memang menjadi urusan wajib yang harus dilaksanakan daerah sebagai bagian dari pelaksanaan otonomi daerah.

Lampiran UU No. 23 Tahun 2014 juga memberikan rincian lebih teknis mengenai pembagian kewenangan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pada tingkat kabupaten/kota, kewenangan tersebut meliputi penetapan rencana induk jaringan LLAJ kabupaten/kota, penyediaan perlengkapan jalan, pengelolaan terminal tipe C, pengujian berkala kendaraan bermotor, serta penyediaan angkutan umum dalam wilayah kabupaten. Rincian ini menegaskan bahwa pengaturan trayek pedesaan dan mekanisme perizinan sebagaimana diatur dalam Perda No. 13 Tahun 2001 sepenuhnya berada dalam domain kewenangan kabupaten.

Berdasarkan pembagian kewenangan tersebut, penyelenggaraan angkutan pedesaan yang diatur dalam Perda No 13 Tahun 2001 merupakan bentuk pelaksanaan kewenangan daerah dalam urusan wajib sektor perhubungan yang manfaat dan dampaknya terutama berada dalam wilayah Kabupaten Tegal. Pengaturan jaringan trayek, mekanisme perizinan, pengawasan operator, serta pemenuhan standar pelayanan yang diatur dalam Perda No 13 Tahun 2001 berada dalam koridor desentralisasi dan otonomi daerah sebagaimana ditetapkan UU No 23 Tahun 2014.

2. Kesesuaian dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Perlu dicatat bahwa Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 masih menggunakan landasan hukum yang merujuk pada rezim regulasi lama, yakni **UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**. Kedua undang-undang tersebut telah dicabut dan digantikan oleh **UU No. 22 Tahun 2009**, yang membawa perubahan substansi dan kelembagaan secara fundamental. Banyak ketentuan definisi dan pengaturan dalam Perda ini pada akhirnya tidak lagi sejalan dengan ketentuan mutakhir, terutama terkait pembagian kewenangan, standar pelayanan angkutan, manajemen dan rekayasa lalu lintas, klasifikasi prasarana jalan, serta perizinan angkutan umum.

Kajian terhadap Pasal 1 Perda No. 13 Tahun 2001 menunjukkan secara jelas bahwa sebagian besar definisi yang digunakan masih mengikuti struktur konseptual UU No. 14 Tahun 1992, sehingga tidak sepenuhnya kompatibel dengan rezim pengaturan baru dalam UU No. 22 Tahun 2009. Memang terdapat beberapa definisi yang masih relevan, seperti “*angkutan*,” “*kendaraan bermotor*,” “*kendaraan umum*,” serta klasifikasi “*mobil bus*” dan “*mobil penumpang*,” yang secara substansi masih sejalan dengan Pasal 1 UU 22/2009. Namun, jika dibandingkan dengan ketentuan mutakhir Pasal 142 UU 22/2009 yang secara eksplisit mendefinisikan “*angkutan pedesaan*” sebagai **angkutan dalam satu kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek perkotaan**, terlihat bahwa Perda 2001 tidak mengakomodasi batasan teknis dan struktur pelayanan sebagaimana dirumuskan undang-undang.

Sejumlah ketentuan definisional lainnya juga tidak lagi sesuai dengan perkembangan regulasi. Istilah “*Kantor Perhubungan*,” misalnya, telah ditinggalkan dan digantikan dengan nomenklatur “*Dinas Perhubungan*” sesuai perubahan struktur kelembagaan pasca-desentralisasi. Demikian pula konsep “*angkutan pedesaan*” sebagai kategori hukum tersendiri tidak lagi dikenal dalam UU 22/2009, tetapi regulasi ini mengatur angkutan jalan melalui skema angkutan orang dan angkutan barang, baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek, tanpa membedakan kawasan kota dan pedesaan. Selain itu, rezim baru tarif angkutan

dalam Pasal 182 UU 22/2009 memberikan pembagian kewenangan yang rinci antara menteri, gubernur, bupati, dan walikota dalam penetapan tarif kelas ekonomi—ketentuan yang sama sekali belum tercermin dalam Perda 2001. Definisi mengenai trayek dan trayek tetap juga menjadi terlalu sempit dibandingkan pengaturan baru yang memasukkan standar pelayanan minimum, izin operasional berbasis kajian dampak lalu lintas, serta manajemen dan rekayasa lalu lintas yang kini menjadi bagian tidak terpisahkan dari struktur angkutan umum. Dengan demikian, Pasal 1 Perda ini membutuhkan pembaruan substansial agar selaras dengan terminologi, ruang lingkup, dan pendekatan normatif dalam UU No. 22 Tahun 2009.

Ketidaksihinggaan ini semakin terlihat pada ketentuan Pasal 3–5 Perda yang masih menggunakan konsep “*angkutan pedesaan*” sebagai kategori pelayanan tersendiri dengan jaringan trayek pedesaan yang ditetapkan Bupati, padahal **UU No. 22 Tahun 2009 hanya mengenal angkutan pedesaan sebagai jenis angkutan orang dalam trayek** (Pasal 142 huruf e) tanpa rezim pengaturan tersendiri. Demikian pula pengaturan izin trayek dan kewajiban pemegang izin belum mencerminkan pembagian kewenangan dan standar teknis sebagaimana dalam Pasal 182 UU 22/2009, termasuk terkait tarif, SPM, analisis dampak lalu lintas, serta manajemen keselamatan jalan.

Selain ketidaksihinggaan konseptual pada Pasal 1, perbedaan substansial juga tampak ketika Pasal 2 Perda No. 13 Tahun 2001 dikaji berdasarkan ketentuan tujuan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam UU No. 22 Tahun 2009. Secara umum, rumusan Perda mengenai pentingnya penyelenggaraan angkutan pedesaan yang selamat, aman, tertib, nyaman, efisien, dan terjangkau memang masih sejalan dengan Pasal 3 UU 22/2009 yang menekankan keselamatan, ketertiban, dan efisiensi angkutan jalan sebagai tujuan utama. Akan tetapi, **keselarasan tersebut bersifat parsial karena Perda tidak mengadopsi instrumen pengaturan modern yang diwajibkan undang-undang**, seperti standar pelayanan minimum, manajemen dan rekayasa lalu lintas, analisis dampak lalu lintas, serta mekanisme pengawasan berbasis kelaikan kendaraan dan keselamatan pengguna jalan.

Pasal 2 Perda juga tidak mencantumkan batasan normatif terkait angkutan pedesaan sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 142 UU 22/2009, khususnya mengenai larangan bersinggungan dengan trayek perkotaan. Selain itu, **prinsip “biaya terjangkau” dalam Perda tidak dikaitkan dengan rezim penetapan tarif menurut Pasal 182 UU 22/2009 yang menetapkan bahwa tarif ekonomi angkutan pedesaan dalam satu kabupaten merupakan kewenangan bupati**. Dengan demikian, meskipun Pasal 2 masih mencerminkan sebagian tujuan dasar regulasi nasional, norma yang dikandungnya sudah tidak memadai

untuk memenuhi standar penyelenggaraan angkutan publik yang dipersyaratkan oleh UU No. 22 Tahun 2009.

Kondisi serupa tampak pada Pasal 3 Perda yang mengatur bahwa pelayanan angkutan pedesaan dilaksanakan dalam jaringan trayek pedesaan yang seluruhnya berada dalam wilayah kabupaten dan jaringan tersebut ditetapkan oleh Bupati. Secara garis besar, konstruksi ini masih selaras dengan UU No. 22 Tahun 2009, karena sejalan dengan definisi angkutan pedesaan dalam Pasal 142 jo. Penjelasan huruf e, pengakuan jaringan trayek pedesaan sebagai bagian dari rencana umum jaringan trayek dalam Pasal 145 ayat (3) huruf e, serta kewenangan bupati untuk menetapkan jaringan trayek pedesaan dalam Pasal 149 huruf a. Namun, bila ditelaah lebih rinci, terlihat bahwa **Pasal 3 Perda disusun secara minimalis dan belum mengadopsi dimensi perencanaan yang lebih komprehensif sebagaimana diatur dalam Pasal 144 dan Pasal 145 UU 22/2009, yang mensyaratkan penyusunan rencana umum jaringan trayek secara terkoordinasi dan berkala dengan mempertimbangkan tata ruang, tingkat permintaan jasa, kelas jalan, ketersediaan jaringan, serta keterpaduan intra maupun antarmoda.** Akibatnya, pengaturan jaringan trayek dalam Perda ini belum memenuhi standar perencanaan trayek yang diwajibkan oleh rezim regulasi terbaru.

Pasal 4 Perda menunjukkan pola ketertinggalan yang sama. Ketentuan bahwa setiap kegiatan angkutan pedesaan wajib memiliki izin trayek dan izin tersebut diterbitkan oleh Bupati memang masih sesuai dengan kerangka kewenangan dalam UU No. 22 Tahun 2009, khususnya karena angkutan pedesaan dalam satu kabupaten memang berada dalam kewenangan bupati sebagaimana tercermin dalam Pasal 149 huruf a yang dikaitkan dengan Pasal 142 dan Pasal 145 ayat (3) huruf e. Namun, secara substansi, **Pasal 4 hanya memuat konstruksi perizinan yang sangat sederhana dan tidak lagi kompatibel dengan arsitektur perizinan modern yang dibangun oleh UU 22/2009.** Undang-undang mensyaratkan bahwa izin trayek harus terhubung dengan rencana umum jaringan trayek (Pasal 145), dipadukan dengan standar pelayanan minimum dan prinsip persaingan sehat dalam industri jasa angkutan (Pasal 198), serta dilaksanakan dalam kerangka pemantauan dan evaluasi kinerja layanan oleh pemerintah daerah (Pasal 197). **Tidak adanya keterkaitan antara izin trayek dengan SPM, Andalalin, atau tata kelola industri angkutan membuat pengaturan Perda menjadi kurang memadai untuk memastikan kualitas layanan dan keselamatan publik.** Dengan demikian, meskipun secara kewenangan Pasal 4 tidak keliru, norma yang dikandungnya sudah tidak memenuhi standar substantif yang ditetapkan oleh UU No. 22 Tahun 2009.

Pasal 5 Perda memperlihatkan pola keterbatasan yang serupa. Pengaturan mengenai kewajiban pemegang izin trayek—mulai dari penggunaan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, kewajiban mempekerjakan awak kendaraan yang sesuai ketentuan, hingga pelaporan perubahan kepemilikan dan pengalihan izin—pada dasarnya memang selaras dengan semangat pengaturan keselamatan dan pengawasan angkutan umum dalam UU No. 22 Tahun 2009. Ketentuan mengenai kelaikan kendaraan, persyaratan awak kendaraan, serta kewajiban administratif secara umum sejalan dengan landasan keselamatan dan tata kelola angkutan yang diatur dalam berbagai pasal UU 22/2009, termasuk ketentuan mengenai kelaikan kendaraan serta pengawasan penyelenggaraan angkutan dalam Pasal 197 dan Pasal 198.

Namun, jika dibandingkan secara langsung dengan bagian yang secara khusus mengatur kewajiban, hak, dan tanggung jawab perusahaan angkutan umum dalam Pasal 186 sampai dengan Pasal 196, tampak jelas bahwa Pasal 5 Perda hanya mengatur sebagian kecil dari kewajiban yang seharusnya dimiliki perusahaan angkutan. UU 22/2009 mewajibkan perusahaan angkutan untuk memberikan perlindungan hukum dan finansial kepada penumpang, termasuk pengembalian biaya jika pemberangkatan dibatalkan (Pasal 187), kewajiban mengganti kerugian akibat kelalaian (Pasal 188 dan 193), kewajiban mengasuransikan tanggung jawabnya (Pasal 189), serta tanggung jawab terhadap penumpang, barang, dan pihak ketiga (Pasal 192–194). **Seluruh aspek material mengenai tanggung jawab perdata, ganti rugi, dan asuransi tersebut sama sekali tidak muncul dalam Pasal 5 Perda, sehingga kewajiban pemegang izin dalam Perda ini masih terbatas pada aspek teknis-operasional dan administratif semata.** Dengan demikian, Pasal 5 perlu diperbarui agar sesuai dengan struktur tanggung jawab hukum yang diwajibkan UU No. 22 Tahun 2009 dan mampu menjamin perlindungan yang memadai bagi pengguna jasa angkutan pedesaan.

Kajian terhadap Pasal 7–9 Perda No. 13 Tahun 2001 dengan menggunakan kerangka UU No. 22 Tahun 2009 menunjukkan pola yang sama: secara prinsip sejalan, tetapi secara substansi tertinggal. Pasal 7 yang mewajibkan survei faktor muatan tiap 6 bulan pada dasarnya konsisten dengan semangat Pasal 144 UU 22/2009, yang menuntut penyusunan jaringan trayek berdasarkan tingkat permintaan jasa angkutan, serta dengan Pasal 197 yang mewajibkan pemerintah daerah melakukan pemantauan dan evaluasi angkutan orang dan barang. Namun, indikator “faktor muatan” jelas terlalu sempit jika dibandingkan dengan rezim baru yang menuntut evaluasi berbasis standar pelayanan minimal (SPM), keselamatan, keandalan waktu, keterpaduan moda, dan efisiensi jaringan sebagaimana tersirat dalam Pasal

144, Pasal 145, dan Pasal 198 UU 22/2009. Dengan kata lain, **Pasal 7 baru menyentuh satu dimensi (utilisasi muatan), belum membangun sistem evaluasi layanan yang komprehensif sebagaimana diamanatkan undang-undang.**

Pasal 8 dan Pasal 9 Perda relatif sejalan secara fungsi, tetapi juga menunjukkan ketertinggalan struktural. Penugasan pelaksanaan Perda kepada “Kantor Perhubungan” dan pengawasan kepada “Badan Pengawas Kabupaten Tegal” secara garis besar sejalan dengan Pasal 197 dan Pasal 198 UU 22/2009 yang mewajibkan pemerintah daerah menjamin pelayanan, melindungi perusahaan angkutan, serta mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa angkutan umum. **Akan tetapi, nomenklatur “Kantor Perhubungan” sudah tidak sesuai dengan struktur kelembagaan mutakhir (Dinas Perhubungan), dan Perda tidak menjelaskan instrumen, indikator, maupun mekanisme pengawasan yang terhubung dengan SPM, tarif, dan perlindungan penumpang sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 182, Pasal 185, dan Pasal 186–194.**

Pasal 9 tentang penyelenggaraan sistem informasi perizinan angkutan secara konseptual mendukung kewajiban perencanaan dan pengawasan (Pasal 144–145, Pasal 197–198 UU 22/2009), karena basis data perizinan memang penting bagi perencanaan jaringan trayek dan pengendalian pasar. Namun, ruang lingkupnya terbatas pada data perizinan yang dilaporkan pengusaha angkutan, belum berkembang menjadi sistem informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terintegrasi dengan data SPM, kecelakaan, keluhan pengguna, serta indikator kinerja layanan. **Dalam rezim UU 22/2009, informasi bukan sekadar “administrasi perizinan”, tetapi menjadi instrumen tata kelola dan akuntabilitas pelayanan publik.** Karena itu, Pasal 7–9 Perda memerlukan pembaruan agar tidak hanya selaras secara kewenangan, tetapi juga sejalan dengan paradigma pelayanan angkutan umum yang berbasis keselamatan, SPM, dan penguatan industri jasa angkutan sebagaimana dituntut oleh UU No. 22 Tahun 2009.

Dilihat dari bangunan penegakan hukumnya, Pasal 10 dan Pasal 11 Perda No. 13 Tahun 2001 memperlihatkan ketidaksinkronan dengan arsitektur sanksi dalam UU No. 22 Tahun 2009, meskipun secara bentuk ancaman pidananya masih berada dalam batas yang dibenarkan oleh hukum pembentukan peraturan perundang-undangan. Pasal 10 hanya menjadikan pelanggaran terhadap Pasal 4 ayat (1) dan Pasal 5 dari Perda sebagai tindak pidana dengan ancaman kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda Rp 5.000.000,00, dan secara tegas mengkualifikasikannya sebagai “pelanggaran”. Dari perspektif *legal drafting*, pilihan jenis dan berat pidana ini masih sejalan dengan ketentuan Pasal 15 UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan jo. Pasal 238 ayat (2)

UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang memang membatasi Perda provinsi maupun kabupaten/kota untuk memuat ancaman pidana maksimal kurungan 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 50.000.000,00, kecuali terdapat undang-undang sektoral yang secara khusus mengizinkan ancaman lebih tinggi. Persoalan utama dalam Perda ini bukan terletak pada besar-kecilnya ancaman pidana—karena sanksi tersebut masih berada dalam batas yang memang diperbolehkan oleh undang-undang—**melainkan pada ketidaksesuaian pola pengaturan sanksinya dengan sistem penegakan hukum yang telah ditetapkan dalam UU 22/2009**. Artinya, Perda menetapkan jenis dan alur sanksi yang tidak sejalan dengan mekanisme pembinaan, pengawasan, dan penegakan hukum yang diatur dalam regulasi sektoral yang lebih tinggi.

Jika dikaitkan dengan Bab XX Ketentuan Pidana UU No. 22 Tahun 2009, tampak jelas bahwa desain sanksi dalam Pasal 10–11 Perda jauh lebih sederhana dan tidak mengikuti diferensiasi antara pelanggaran dan kejahatan (Pasal 273, Pasal 310–312, Pasal 316), tidak mengenal pertanggungjawaban pidana korporasi dan pidana tambahan bagi Perusahaan Angkutan Umum (Pasal 314–315), serta tidak mengaitkan ancaman pidana dengan kewajiban asuransi dan tanggung jawab ganti rugi terhadap penumpang, pengirim barang, dan pihak ketiga sebagaimana diatur dalam Pasal 186–194 yang diperkuat oleh Pasal 309. Sanksi Perda hanya diarahkan pada kepatuhan prosedural terhadap izin trayek dan pemenuhan kewajiban minimal pemegang izin, tanpa memasukkan dimensi keselamatan lalu lintas, perlindungan pengguna jasa, dan pemenuhan kewajiban asuransi yang justru menjadi inti rezim pemidanaan UU 22/2009.

Di sisi lain, UU 22/2009 membangun sistem penegakan yang bertingkat antara sanksi administratif dan sanksi pidana (Pasal 76, Pasal 92, Pasal 136, Pasal 199, Pasal 218, Pasal 244), sementara **Perda No. 13 Tahun 2001 sama sekali tidak menyediakan mekanisme sanksi administratif untuk pelanggaran izin dan kewajiban pemegang izin dan langsung mendorongnya ke ranah pidana**. Ketentuan Pasal 11 yang menunjuk PPNS pemerintah daerah sebagai penyidik masih sesuai dengan sistem acara pidana nasional, tetapi belum mencerminkan kebutuhan koordinasi dan integrasi data penegakan hukum dengan Kepolisian yang diasumsikan dalam pengaturan registrasi dan sistem informasi lalu lintas (Pasal 64–67) maupun pengawasan industri jasa angkutan (Pasal 198–199). **Meskipun ancaman pidana Perda ini masih berada dalam batas yang dibenarkan oleh UU 12/2011 dan UU 23/2014, konstruksi ketentuan pidana dan penyidikan dalam Perda ini sudah tidak serasi dengan model penegakan hukum berlapis, berorientasi keselamatan, dan berbasis perlindungan pengguna jasa yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009.**

Selaras dengan problematika tersebut, ketentuan peralihan dalam Pasal 12 Perda juga menunjukkan ketidaksesuaian dengan arsitektur transisi yang dibangun oleh UU No. 22 Tahun 2009. Perda hanya memberikan masa penyesuaian selama 3 (tiga) bulan bagi pemegang izin trayek lama maupun pengusaha angkutan yang belum berizin. Secara teori, pemberian masa transisi memang lazim ditempatkan dalam ketentuan peralihan. Namun, pendekatan ini menjadi tidak memadai apabila dibandingkan dengan ketentuan peralihan dalam Pasal 318 sampai dengan Pasal 323 UU 22/2009, yang secara eksplisit menyediakan rentang waktu penyesuaian yang jauh lebih panjang dan terstruktur—antara 1 hingga 2 tahun—karena perubahan rezim perizinan, kelembagaan, standar pelayanan, sistem informasi, dan tata kelola lalu lintas yang bersifat fundamental. Dengan diberlakukannya UU 22/2009, penyesuaian izin trayek tidak lagi dapat hanya bergantung pada masa transisi 3 bulan sebagaimana diatur dalam Perda 2001, tetapi harus mengikuti prinsip Pasal 324 UU 22/2009 yang menegaskan bahwa peraturan pelaksanaan lama hanya tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan ketentuan baru. Hal ini menunjukkan bahwa Pasal 12 Perda tidak lagi kompatibel dengan struktur kelembagaan, mekanisme perizinan, dan sistem penataan angkutan umum yang diperintahkan oleh undang-undang.

Ketentuan penutup dalam Pasal 13 dan Pasal 14 Perda juga semakin memperjelas keterbatasan kompatibilitas regulasi tersebut dengan rezim UU No. 22 Tahun 2009. Pasal 13 yang memberikan delegasi pengaturan teknis kepada Bupati memang pada prinsipnya sejalan dengan pola pendelegasian yang diakui dalam Pasal 319–320 UU 22/2009. Namun, ruang lingkup delegasi yang diatur Perda menjadi tidak tepat setelah hadirnya UU 22/2009, karena banyak aspek teknis terkait standar pelayanan minimal, tarif, perencanaan jaringan trayek, serta mekanisme pengawasan dan evaluasi yang secara eksplisit diperintahkan untuk diatur melalui Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan, bukan melalui keputusan kepala daerah. **Pendelegasian yang diberikan pada Pasal 13 membuka ruang pengaturan pada tingkat yang tidak lagi sesuai dengan hierarki norma dan kompetensi pengaturan dalam rezim baru, sehingga berpotensi menghasilkan disharmoni dan tumpang tindih pengaturan.** Adapun Pasal 14 yang menentukan bahwa Perda mulai berlaku pada saat diundangkan merupakan ketentuan formal yang tidak menimbulkan persoalan tersendiri. Namun, keberlakuan normatif tersebut tidak mengubah fakta bahwa substansi Perda secara keseluruhan telah tertinggal jauh dari kerangka hukum yang diperkenalkan oleh UU 22/2009.

Secara keseluruhan, evaluasi terhadap Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 menunjukkan bahwa meskipun sejumlah ketentuannya masih dapat ditemukan keselarasan parsial dengan UU No. 22 Tahun 2009, struktur pengaturan Perda ini pada dasarnya sudah

tidak lagi memadai untuk mendukung penyelenggaraan layanan angkutan publik yang aman, andal, dan sesuai standar nasional. Ketertinggalan terminologi, perizinan, standar pelayanan, mekanisme evaluasi, hingga bangunan penegakan hukumnya menegaskan perlunya pembaruan menyeluruh agar Perda selaras dengan rezim regulasi modern yang berbasis keselamatan, kelaikan, perlindungan penumpang, dan tata kelola industri angkutan umum. Revisi Perda menjadi langkah mendesak yang perlu dilakukan untuk memastikan pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal sesuai kebutuhan masyarakat dan tuntutan hukum positif yang berlaku.

3. Kesesuaian dengan PP No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

PP No. 30 Tahun 2021 (yang mengubah PP No. 74 Tahun 2014) membawa perubahan signifikan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terutama melalui penerapan Perizinan Berusaha berbasis risiko, integrasi sistem informasi elektronik, penguatan analisis dampak lalu lintas, serta kewajiban sistem manajemen keselamatan. PP ini sendiri disusun sebagai pelaksanaan Pasal 55 dan Pasal 185 huruf b Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, yang mewajibkan penyesuaian regulasi turunan di bidang LLAJ agar sejalan dengan rezim perizinan berusaha modern. Penting untuk kemudian melakukan kajian lebih lanjut terhadap Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 untuk menilai sejauh mana norma-normanya masih sesuai dengan arsitektur teknis, prosedural, dan kelembagaan yang diperkenalkan PP tersebut.

Salah satu aspek terpenting yang menegaskan perlunya pembaruan Perda adalah perubahan fundamental dalam rezim perizinan melalui penerapan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko (*Online Single Submission - Risk Based Approach/OSS RBA*). Dalam Perda No. 13 Tahun 2001, izin trayek masih dipahami sebagai izin operasional konvensional yang diterbitkan langsung oleh pemerintah daerah. Namun, PP No. 30 Tahun 2021 tidak lagi menggunakan pendekatan tersebut karena seluruh bentuk Perizinan Berusaha kini harus diproses melalui OSS RBA sebagaimana diatur dalam PP No. 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Perppu No. 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja. Melalui rezim OSS RBA, setiap jenis usaha diklasifikasikan berdasarkan tingkat risikonya, dengan konsekuensi perbedaan instrumen perizinan berupa Nomor Induk Berusaha, sertifikat standar, hingga izin usaha bagi kategori risiko tinggi. PP No. 30 Tahun 2021 menautkan seluruh kewajiban teknis, sanksi administratif, dan mekanisme pembatalan

izin dengan skema perizinan terintegrasi tersebut, termasuk kewajiban pengawasan oleh pemerintah pusat dan daerah melalui subsistem pengawasan OSS. Keberadaan Pasal 4 Perda No. 13 Tahun 2001 yang masih mengatur skema izin trayek manual dan berdiri sendiri menjadi tidak lagi sesuai dengan desain perizinan modern. Ketidaksesuaian ini bersifat khas, karena isu OSS RBA tidak muncul dalam analisis terhadap UU No. 22 Tahun 2009 yang dibuat sebelum implementasi rezim perizinan berbasis risiko.

Contoh pengaturan dalam PP No. 30 Tahun 2021 yang menunjukkan keterikatan langsung dengan OSS dapat dilihat pada Pasal 4, yang secara tegas menyatakan bahwa hasil analisis dampak lalu lintas diproses sebagai bagian dari pemenuhan Perizinan Berusaha untuk kegiatan pendirian bangunan. Keterhubungan ini diperjelas oleh Pasal 8 ayat (2), yang mewajibkan penyampaian dokumen Andalalin (Analisis Dampak Lalu Lintas) melalui sistem elektronik terintegrasi dengan Perizinan Berusaha lingkungan hidup, sehingga seluruh proses evaluasi teknis bergantung pada platform OSS. Selanjutnya, Pasal 14 ayat (2) huruf d dan Pasal 15 ayat (4) menunjukkan bahwa pelanggaran terhadap kewajiban Andalalin tidak hanya berdampak pada pembatalan persetujuan teknis, tetapi juga dapat mengakibatkan pembatalan Perizinan Berusaha yang menjadi dasar legalitas kegiatan usaha. Rangkaian pasal ini menegaskan bahwa perizinan dalam sektor lalu lintas dan angkutan jalan tidak lagi berdiri sendiri, tetapi menjadi bagian dari sistem OSS RBA yang menetapkan standar, mekanisme pengawasan, serta sanksi secara terintegrasi.

Dalam konteks ini, posisi izin trayek yang diatur dalam Pasal 4 Perda No 13 Tahun 2021, juga mengalami perubahan konseptual yang sangat mendasar. Apabila dalam kerangka UU No. 22 Tahun 2009 sebelumnya izin trayek masih dipahami sebagai izin operasional sektoral yang berdiri sendiri—dan Perda No. 13 Tahun 2001 pun masih mengikuti pendekatan tersebut—maka PP No. 30 Tahun 2021 menggeser paradigma tersebut dengan menempatkan izin trayek bukan lagi sebagai izin mandiri, tetapi sebagai bagian dari Persetujuan Operasional dalam rezim Perizinan Berusaha. Artinya persetujuan trayek yang sebelumnya diterbitkan langsung oleh bupati kini harus terbaca sebagai persetujuan teknis yang melekat pada pemenuhan Perizinan Berusaha melalui OSS, sejajar dengan Andalalin, pemenuhan standar pelayanan minimum, dan keterhubungan dengan Rencana Umum Jaringan Trayek. Konsekuensinya, kewenangan pemerintah daerah bukan lagi menerbitkan izin operasional tradisional, melainkan memberikan persetujuan teknis yang menjadi prasyarat terbitnya Perizinan Berusaha dalam OSS. Pergeseran ini menuntut perubahan substansial terhadap Perda No. 13 Tahun 2001, karena konsep “izin trayek Bupati” sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Perda sudah tidak kompatibel dengan desain regulasi terbaru yang mensyaratkan integrasi

penuh ke dalam sistem OSS dan penyesuaian dengan standar perencanaan jaringan trayek yang lebih komprehensif.

Selain perubahan dalam rezim perizinan, PP No. 30 Tahun 2021 juga memperkenalkan lapisan kewajiban baru yang sama sekali belum diakomodasi dalam Perda No. 13 Tahun 2001, yaitu kewajiban penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) oleh perusahaan angkutan. Dalam analisis berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009, fokus pengaturan kewajiban perusahaan angkutan berada pada aspek tradisional seperti tanggung jawab ganti rugi, perlindungan penumpang, dan asuransi, sehingga Perda yang disusun dengan paradigma tersebut hanya memuat kewajiban dasar berupa kelayakan teknis kendaraan, pemenuhan syarat awak kendaraan, serta kewajiban administratif lainnya dalam Pasal 5. PP No. 30 Tahun 2021 mengubah struktur kewajiban ini dengan mewajibkan setiap pelaku usaha angkutan untuk menerapkan SMK sebagai bagian dari pemenuhan Perizinan Berusaha. Ketentuan mengenai kewajiban penyusunan SMK secara eksplisit muncul dalam Pasal 46 PP No. 30 Tahun 2021 yang mewajibkan penyelenggara angkutan barang umum memiliki sistem manajemen keselamatan sebagai syarat operasional, dan ketentuan serupa juga mengatur penyelenggara angkutan orang dalam bagian lain regulasi tersebut. Kewajiban ini bersifat substansial karena menuntut perusahaan angkutan tidak hanya memenuhi aspek administratif, tetapi juga memiliki sistem pengendalian risiko, prosedur keselamatan, pemantauan operasional, serta standar evaluasi. Ketidakhadiran SMK dalam Perda No. 13 Tahun 2001 menunjukkan ketidaksesuaian yang serius dengan regulasi nasional terbaru, sehingga Pasal 5 Perda perlu direvisi untuk memasukkan kewajiban SMK sebagai bagian integral dari operasional angkutan pedesaan.

Selain itu, PP No. 30 Tahun 2021 juga menegaskan pentingnya integrasi sistem informasi elektronik dalam seluruh proses penyelenggaraan LLAJ, suatu pendekatan yang sama sekali belum tercermin dalam Pasal 9 Perda No. 13 Tahun 2001. Dalam analisis berbasis UU No. 22 Tahun 2009, kelemahan Pasal 9 hanya dipahami sebatas ruang lingkup data yang terlalu sempit—karena Perda hanya mengatur pendataan perizinan tanpa memasukkan data SPM, kecelakaan, keluhan masyarakat, atau indikator kinerja layanan lainnya. Jika berdasarkan PP No. 30 Tahun 2021, ketertinggalan ini menjadi jauh lebih mencolok, karena regulasi tersebut secara tegas mewajibkan penggunaan sistem elektronik terintegrasi dalam hampir seluruh tahapan perencanaan, perizinan, dan pengawasan. Misalnya, Pasal 8 ayat (2) PP No. 30 Tahun 2021 secara eksplisit memerintahkan bahwa penyampaian hasil analisis dampak lalu lintas harus dilakukan melalui sistem elektronik yang terhubung dengan Perizinan Berusaha, sedangkan Pasal 8 ayat (3) menegaskan bahwa sistem ini berada dalam ekosistem yang

terintegrasi dengan OSS dan pelayanan terpadu satu pintu. Kewajiban pengawasan melalui mekanisme elektronik juga tercermin dalam ketentuan mengenai monitoring dan evaluasi pada Pasal 12, yang mengharuskan pemerintah melakukan pengawasan berbasis data terhadap pemenuhan kewajiban Andalalin oleh pelaku usaha. Seluruh ketentuan ini menunjukkan bahwa penyelenggaraan LLAJ kini bertumpu pada integrasi data lintas sektor dan penggunaan sistem elektronik sebagai fondasi tata kelola modern. Ketentuan mengenai "sistem informasi perizinan" dalam Pasal 9 Perda Kabupaten Tegal No 13 Tahun 2001—yang hanya berupa pendataan manual dari laporan pengusaha—tidak lagi memadai dan harus diperbarui secara menyeluruh agar sesuai dengan standar integrasi digital yang menjadi karakter utama PP No. 30 Tahun 2021.

PP No. 30 Tahun 2021 juga memperluas standar teknis penyelenggaraan Andalalin secara jauh lebih rinci dibandingkan pengaturan sebelumnya, sehingga kelemahan Perda No. 13 Tahun 2001 dalam Pasal 3, Pasal 4, dan Pasal 7 menjadi semakin jelas. Jika UU No. 22 Tahun 2009 hanya mewajibkan adanya Andalalin secara umum, maka PP No. 30 Tahun 2021 merinci kategori bangkitan lalu lintas—tinggi, sedang, rendah—beserta konsekuensi proseduralnya sebagaimana diatur dalam Pasal 3 ayat (4) dan Pasal 5 ayat (2). Regulasi ini juga menetapkan kewajiban penyampaian dokumen Andalalin melalui sistem elektronik serta mewajibkan persetujuan bupati sebagai bagian dari pemenuhan Perizinan Berusaha (Pasal 8 ayat (2)–(4)). Kekurangan Perda bukan lagi sekadar “tidak mengaitkan izin trayek dengan Andalalin,” tetapi tidak memenuhi standar teknis Andalalin yang kini diwajibkan oleh PP, seperti analisis bangkitan perjalanan, simulasi kinerja lalu lintas, rincian tanggung jawab pemerintah daerah dan pengembang (Pasal 6 ayat (1)), serta integrasi Andalalin dengan perizinan lingkungan dan bangunan.

Selain itu, PP No. 30 Tahun 2021 juga membuka ruang penguatan kebijakan subsidi angkutan, termasuk pada trayek perdesaan, yang belum pernah disentuh dalam Perda No. 13 Tahun 2001. Melalui ketentuan mengenai pembinaan dan penyelenggaraan angkutan umum, PP menegaskan bahwa pemerintah dapat menyediakan dukungan pendanaan untuk trayek tertentu yang tidak layak secara finansial tetapi penting secara pelayanan publik. Rezim baru ini menempatkan subsidi sebagai instrumen strategis untuk menjamin keberlanjutan layanan perdesaan, terutama ketika permintaan rendah atau biaya operasional tinggi. Ketiadaan pengaturan mengenai subsidi dalam Pasal 3, Pasal 4, dan Pasal 7 Perda menghasilkan kekosongan penting: penataan trayek dan evaluasi pelayanan pedesaan dalam Perda sama sekali tidak mempertimbangkan kemungkinan penggunaan skema subsidi sebagaimana dibuka oleh PP No. 30 Tahun 2021. Akibatnya, Perda tidak hanya tertinggal secara teknis,

tetapi juga gagal memanfaatkan instrumen kebijakan keuangan daerah yang saat ini dapat digunakan untuk memperkuat keberlanjutan angkutan perdesaan.

Selain itu, PP No. 30 Tahun 2021 juga menegaskan perubahan mendasar dalam desain sistem sanksi, yang menempatkan sanksi administratif sebagai instrumen utama dalam penegakan kewajiban Perizinan Berusaha dan Andalalin. Berbeda dengan pendekatan Perda No. 13 Tahun 2001 yang cenderung langsung mengkualifikasikan pelanggaran sebagai tindak pidana melalui ketentuan “pelanggaran Perda = pidana,” PP No. 30 Tahun 2021 mengatur skema *administrative-heavy*, yaitu teguran, denda administratif, penghentian sementara kegiatan, sampai pembatalan Perizinan Berusaha (lihat Pasal 15 ayat (3)–(4)). Pendekatan ini mencerminkan logika perizinan modern yang menekankan koreksi dan pengawasan bertahap sebelum sanksi represif, sehingga struktur sanksi dalam Perda menjadi tidak sesuai lagi dengan arsitektur penegakan yang ditetapkan dalam regulasi terbaru tersebut.

Kemudian PP No. 30 Tahun 2021 juga memperjelas batas kewenangan teknis antara pemerintah pusat dan daerah, sehingga memperkuat kritik terhadap Pasal 13 Perda No. 13 Tahun 2001 yang memberikan ruang regulasi teknis terlalu luas kepada Bupati. PP mendefinisikan secara rinci aspek teknis yang secara tegas menjadi domain PP dan Peraturan Menteri, seperti klasifikasi bangkitan lalu lintas (Pasal 3 ayat (4)), metode penyusunan Andalalin (Pasal 5), persyaratan teknis penyelenggaraan uji berkala kendaraan, standar bengkel, serta tata cara evaluasi dan pengawasan. Reservasi kewenangan ini mempersempit ruang Bupati untuk menetapkan ketentuan teknis melalui Perda, karena aspek-aspek tersebut harus tunduk pada regulasi menteri. Delegasi teknis dalam Perda menjadi tidak kompatibel dengan struktur kewenangan terbaru yang diatur oleh PP No. 30 Tahun 2021.

Dapat disimpulkan bahwa Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 tidak lagi selaras dengan arsitektur regulasi terbaru yang dibangun melalui PP No. 30 Tahun 2021. Ketidaksesuaian muncul pada hampir seluruh aspek utama, termasuk rezim perizinan yang kini wajib terintegrasi dengan OSS RBA, standar teknis Andalalin, kewajiban Sistem Manajemen Keselamatan, penggunaan sistem informasi elektronik, desain sanksi yang berbasis administratif, hingga pembatasan kewenangan teknis pemerintah daerah. Selain itu, peluang kebijakan subsidi trayek juga tidak diakomodasi. Karena itu, Perda memerlukan pembaruan menyeluruh.

4. Kesesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Permenhub 15 Tahun 2019 secara spesifik mengatur tipologi dan hirarki kewenangan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pada Pasal 75, termasuk pembagian antara pemerintah pusat, gubernur, dan bupati/walikota. Ketentuan ini menegaskan bahwa trayek pedesaan lintas kabupaten dalam satu provinsi menjadi kewenangan gubernur, sedangkan trayek pedesaan dalam satu kabupaten merupakan kewenangan bupati/walikota. Hal tersebut tidak diakomodasi dalam Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001, karena Pasal 3–4 masih menempatkan seluruh trayek pedesaan semata-mata sebagai kewenangan Bupati tanpa membedakan cakupan wilayah perjalanan. Ketidakhadiran klasifikasi kewenangan sebagaimana diperintahkan Pasal 75 Permenhub 15 Tahun 2019 menjadikan pengaturan Perda ini tidak lagi selaras dengan struktur kewenangan operasional yang berlaku saat ini.

Lebih lanjut, Permenhub 15 Tahun 2019 juga mengatur secara tegas konsep izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek beserta jenis permohonannya. Pasal 76 membedakan permohonan menjadi: izin baru, pembaharuan masa berlaku kartu pengawasan, perubahan dokumen izin (meliputi penambahan atau pengurangan trayek dan/atau kendaraan, perubahan jam perjalanan, perubahan lintasan trayek, penggantian dokumen yang hilang/rusak, perubahan identitas perusahaan/kendaraan, hingga pembukaan cabang), serta izin insidental. Pasal 77 kemudian mewajibkan bahwa seluruh jenis permohonan tersebut diproses melalui mekanisme perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik (OSS). Sebaliknya, Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 hanya mengenal satu jenis “izin trayek” yang bersifat sekali terbit, tanpa membedakan siklus hidup perizinan (*new/renewal/amendment*), sehingga tidak lagi selaras dengan arsitektur jenis izin yang digariskan Permenhub 15 Tahun 2019.

Selain itu, Permenhub 15 Tahun 2019 memberikan rujukan eksplisit kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 jo. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, baik dalam bagian konsiderans maupun lampiran keputusan izin penyelenggaraan angkutan. SPM sendiri didefinisikan sebagai ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum dalam memberikan pelayanan yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur. SPM tentunya kemudian menjadi syarat operasional yang mengikat setiap izin penyelenggaraan (misalnya terkait jumlah armada, *headway*, dan

fasilitas layanan). Berbeda dengan itu, Pasal 5, Pasal 7, dan Pasal 9 Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 yang sama sekali belum mengaitkan kewajiban pemegang izin, mekanisme evaluasi tingkat pelayanan, maupun sistem informasi perizinan dengan SPM sebagai standar teknis konkret, sehingga tidak lagi sejalan dengan rezim penyelenggaraan angkutan yang ditetapkan Permenhub 15 Tahun 2019.

Permenhub 15 Tahun 2019 juga menambahkan ketentuan penting mengenai format dan prosedur administrasi izin yang tidak diatur dalam PP 30/2021 maupun Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001. Lampiran II Permenhub menegaskan bahwa permohonan izin penyelenggaraan angkutan wajib diajukan secara online melalui SPIONAM (spionam.dephub.go.id). Permenhub tersebut mengharuskan prosedur elektronik sektoral yang terhubung dengan sistem pusat, bukan lagi mekanisme manual. Perda Kabupaten Tegal, khususnya Pasal 4 dan Pasal 9, masih sepenuhnya bergantung pada proses manual tanpa menyertakan proses elektronik, melalui Kantor Perhubungan sehingga tidak lagi sesuai dengan format perizinan yang ditetapkan regulasi nasional.

Permenhub 15 Tahun 2019 juga mengatur sanksi administratif secara lebih rinci melalui template resmi keputusan pembekuan dan pencabutan izin. Lampiran menunjukkan bahwa pembekuan izin dijatuhkan berdasarkan berita acara pelanggaran, dilengkapi masa berlaku pembekuan dan kewajiban pelaporan kepada Dirjen Perhubungan Darat. Selain itu, tersedia pula format pencabutan izin yang mencantumkan dasar hukum, jenis pelanggaran, serta pejabat penerbit keputusan. Struktur ini menunjukkan bahwa penegakan dalam Permenhub menggunakan tahapan administratif—teguran, pembekuan, hingga pencabutan izin—sebelum masuk pada konsekuensi yang lebih berat. Sebaliknya, Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 hanya mengenal skema pelanggaran = pidana Perda sebagaimana tercantum dalam Pasal 10, tanpa menyediakan mekanisme sanksi administratif bertahap terhadap izin penyelenggaraan angkutan. Ketiadaan struktur pembinaan administratif tersebut membuat Perda tidak selaras dengan model penegakan izin penyelenggaraan yang diwajibkan Permenhub 15 Tahun 2019.

Permenhub 15 Tahun 2019 juga mempertegas keterkaitan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek dengan Jaringan Trayek Nasional serta kebutuhan kendaraan yang ditetapkan secara teknis oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Hal ini tampak dalam lampiran keputusan izin yang secara langsung merujuk pada dokumen jaringan trayek nasional, seperti SK.6298/AJ.205/DRJD/2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Angkutan Orang. Rujukan ini menunjukkan bahwa setiap penetapan trayek—termasuk trayek pedesaan—harus disinkronkan dengan struktur jaringan nasional dan

perhitungan kebutuhan armada. Pengaturan jaringan trayek dalam Pasal 3 Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 tidak mencerminkan kebutuhan harmonisasi tersebut, karena hanya menempatkan jaringan trayek pedesaan pada level kabupaten tanpa mempertimbangkan integrasinya dengan jaringan nasional yang menjadi acuan teknis penyelenggaraan angkutan.

Selain itu, Permenhub 15 Tahun 2019 secara tegas menempatkan angkutan pedesaan sebagai salah satu jenis layanan dalam rezim angkutan orang dalam trayek bersama AKAP, AKDP, dan angkutan perkotaan. Pengaturan ini terstruktur melalui tipologi layanan dan pembagian kewenangan izin dalam Pasal 75, sehingga angkutan pedesaan diperlakukan sebagai bagian dari sistem trayek nasional. Berbeda dengan itu, Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001 masih memperlakukan “angkutan pedesaan” sebagai kategori lokal yang berdiri sendiri, tidak diposisikan dalam kerangka rezim angkutan orang dalam trayek sebagaimana yang disyaratkan Permenhub. Perbedaan pendekatan ini menyebabkan Perda tidak lagi kompatibel dengan struktur layanan, kewenangan, dan integrasi sistem trayek yang berlaku secara nasional.

D. Analisis Perbandingan Perda Tegal dengan Regulasi Daerah Lain terkait Angkutan Pedesaan

Sebelum membandingkan Perda Kabupaten Tegal dengan regulasi serupa di daerah lain, penting untuk memahami perbedaan mendasar antara Peraturan Daerah (Perda) dan Peraturan Bupati/Walikota (Perbup/Perwali) sebagai dua instrumen hukum yang memiliki fungsi berbeda dalam tata urutan peraturan perundang-undangan. Berdasarkan UU No 12 Tahun 2011 beserta perubahannya, Perda merupakan produk hukum yang dibentuk oleh DPRD bersama bupati/walikota dan berisi materi muatan penyelenggaraan otonomi daerah, termasuk ketentuan pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 15. Sebaliknya, Perbup tidak dibentuk melalui persetujuan DPRD, diundangkan dalam Berita Daerah, serta bersifat eksekutif karena hanya dapat mengatur materi yang didelegasikan peraturan lebih tinggi atau berada dalam ruang lingkup kewenangan bupati. Perbup juga tidak boleh memuat sanksi pidana.

Perbedaan karakter itu menentukan kedalaman substansi: Perda biasanya mengatur kerangka besar dan aspek normatif penyelenggaraan urusan pemerintahan, sedangkan Perbup berperan sebagai aturan teknis untuk melaksanakan atau menyesuaikan kebijakan pada tingkat operasional. Kerangka teoritik ini menjadi dasar untuk menilai apakah substansi Perda Tegal Nomor 13 Tahun 2001 masih relevan dibandingkan dengan pengaturan teknis yang diadopsi kabupaten lain melalui Perbup terkait angkutan pedesaan.

1. Perbandingan dengan Perbup Grobogan No. 48 Tahun 2021 tentang Jalur Trayek Angkutan Pedesaan di Kabupaten Grobogan

Perbandingan antara Perda Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 dengan Perbup Grobogan Nomor 48 Tahun 2021 menunjukkan perbedaan mendasar dalam tingkat dan fungsi pengaturan. Perda Tegal masih memuat seluruh rezim penyelenggaraan angkutan pedesaan—mulai dari perizinan, pengawasan, sanksi hingga penyidikan—sehingga berperan sebagai regulasi yang sangat komprehensif. Sebaliknya, Perbup Grobogan dibatasi pada aspek teknis penetapan jalur trayek dan kebutuhan armada. Konfigurasi ini mengisyaratkan perlunya reposisi Perda sebagai payung normatif, sementara detail teknis dialihkan ke peraturan kepala daerah.

Keterbaruan regulasi juga terlihat dari dasar hukum yang digunakan. Perda Tegal masih bertumpu pada arsitektur lama yang merujuk UU 14/1992 serta mekanisme perizinan dan kelembagaan pra-OSS, sehingga tidak lagi sejalan dengan kerangka regulasi transportasi modern. Sebaliknya, Perbup Grobogan telah menyesuaikan diri dengan rezim baru yang dibangun melalui UU 22/2009, UU 23/2014, Permenhub 15/2019, dan PP 30/2021, yang menekankan integrasi data, standar pelayanan, dan perizinan berbasis risiko. Perbedaan ini menegaskan urgensi dilakukannya regulatory overhaul agar Perda Tegal selaras dengan tata kelola LLAJ yang mutakhir.

Perbedaan mencolok lainnya terlihat pada model perizinan. Pasal 4 Perda Tegal masih menggunakan konsep izin trayek konvensional yang diterbitkan langsung oleh Bupati, dengan pengaturan pengalihan izin, kewajiban pelaporan, dan aspek administratif lainnya yang bersifat manual. Model ini tidak lagi sejalan dengan rezim perizinan berusaha berbasis risiko yang berlaku nasional melalui OSS–RBA. Di Grobogan, pengaturan jalur trayek tidak lagi disatukan dengan mekanisme perizinan, karena proses izin sudah diposisikan dalam sistem perizinan berusaha yang berdiri sendiri. Perda Tegal karenanya perlu diarahkan untuk hanya menetapkan prinsip, standar, dan persyaratan substantif penyelenggaraan angkutan, sedangkan proses perizinan—mulai dari NIB (Nomor Induk Berusaha) hingga persetujuan operasional—mengikuti mekanisme OSS sesuai PP 5/2021 dan PP 30/2021.

Perbedaan lain yang tidak kalah penting terletak pada pendekatan penegakan hukum. Perda Tegal masih mempertahankan model sanksi pidana berupa kurungan dan denda, serta menetapkan kewenangan penyidikan oleh PPNS. Pola ini semakin tidak sesuai dengan arah kebijakan nasional pasca-UU 22/2009 dan PP 30/2021 yang menekankan penggunaan sanksi administratif bertingkat, pengawasan berbasis risiko, dan pembinaan terhadap pelaku usaha transportasi sebagai instrumen utama penertiban. Sementara itu, Perbup Grobogan sama

sekali tidak memuat ketentuan pidana dan hanya mengatur aspek teknis operasi angkutan, sehingga penegakan hukum sepenuhnya bergantung pada kerangka nasional. Perbedaan ini memberi dasar kuat untuk merekomendasikan pergeseran dari pidana Perda ke rezim administratif yang lebih proporsional, edukatif, dan sesuai *best practice* regulasi LLAJ.

2. Perbandingan dengan Perbup Banyumas No. 44 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Bupati Banyumas Nomor 35 Tahun 2007 tentang Jaringan Trayek Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan serta Jumlah Kendaraan yang Melayani Trayek di Kabupaten Banyumas

Perbedaan paling mendasar antara Perda Tegal Nomor 13 Tahun 2001 dan Perbup Banyumas Nomor 44 Tahun 2021 terlihat dari ruang lingkup pengaturannya. Perda Tegal dirancang sebagai regulasi komprehensif yang memuat seluruh aspek penyelenggaraan angkutan pedesaan, mulai dari perizinan, kewajiban operator, mekanisme pengawasan, hingga sanksi dan penyidikan. Sebaliknya, Perbup Banyumas bersifat jauh lebih teknis karena hanya mengubah Lampiran I, II, dan III Perbup 35 Tahun 2007 yang berisi daftar jaringan trayek serta jumlah kendaraan yang melayani tiap trayek. Perbup Banyumas tidak memuat ketentuan mengenai izin, pengawasan, maupun sanksi, melainkan fokus pada pengaturan operasional yang bersifat teknis-administratif.

Selain itu, perbedaan yang mencolok juga tampak pada cara kedua regulasi mengatur jaringan trayek. Perda Tegal hanya menetapkan bahwa jaringan trayek pedesaan ditentukan oleh Bupati tanpa memberikan rincian mengenai rute, cakupan trayek, maupun jumlah kendaraan yang dibutuhkan. Pendekatan ini bersifat normatif dan lebih berfungsi sebagai kerangka umum. Sebaliknya, Perbup Banyumas menyajikan pengaturan yang sangat rinci melalui Lampiran I dan II dalam peraturan tersebut, yang memuat daftar lengkap rute trayek beserta jumlah armada yang harus melayani masing-masing lintasan, seperti rute “*Terminal Kebondalem – ... – Terminal Bulupitu*”. Perbup Banyumas tidak hanya menetapkan “apa” yang dimaksud jaringan trayek, tetapi juga menjelaskan “bagaimana” jaringan tersebut dioperasionalkan.

Selanjutnya, perbedaan terlihat pula dalam pengaturan perizinan. Perda Tegal melalui Pasal 4 masih mengharuskan adanya izin trayek yang diterbitkan langsung oleh Bupati, lengkap dengan konsekuensi hukum bagi pemegang izin. Pola ini tidak lagi sejalan dengan rezim perizinan berusaha berbasis risiko yang berjalan melalui sistem OSS–RBA. Sebaliknya, Perbup Banyumas tidak memuat ketentuan apa pun terkait izin trayek karena

seluruh substansi peraturan tersebut hanya berfokus pada perubahan lampiran trayek dan jumlah kendaraan. Hal ini menunjukkan bahwa Kabupaten Banyumas telah menempatkan urusan perizinan pada kerangka regulasi yang lebih tinggi, sebagaimana diatur dalam PP 5/2021 dan PP 30/2021.

Pada aspek evaluasi pelayanan, Perda Tegal kembali menunjukkan pendekatan klasik dengan mewajibkan survei faktor muatan pada setiap trayek sekurang-kurangnya setiap enam bulan sebagaimana diatur dalam Pasal 7. Di sisi lain, Perbup Banyumas tidak mengatur kewajiban survei operasional semacam itu. Namun, pada bagian “Menimbang” huruf b, Perbup Banyumas secara eksplisit menyebut bahwa perubahan trayek dilakukan berdasarkan evaluasi terhadap jaringan trayek dan jumlah kendaraan. Model ini menegaskan bahwa Banyumas menggunakan evaluasi kebijakan sebagai dasar perubahan, bukan survei operasional terjadwal. Perbedaan ini mengindikasikan perlunya harmonisasi Perda Tegal agar selaras dengan pendekatan evaluasi modern yang lebih fleksibel dan berbasis kebutuhan aktual.

Aspek kelembagaan juga menunjukkan perbedaan penting antara kedua regulasi. Perda Tegal masih menggunakan nomenklatur lama seperti “Kantor Perhubungan” dan “Badan Pengawas”, yang tidak lagi sesuai dengan struktur organisasi perangkat daerah pasca-UU 23 Tahun 2014. Sementara itu, Perbup Banyumas telah sepenuhnya menyesuaikan diri dengan nomenklatur modern melalui keberadaan “Dinas Perhubungan”, sebagaimana tampak dalam paraf dan struktur penandatanganan pada akhir dokumen. Bahkan, perubahan jaringan trayek tersebut juga merujuk pada kerangka kelembagaan yang diatur lebih lanjut dalam Perda Banyumas Nomor 1 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penyesuaian nomenklatur ini penting untuk memastikan keselarasan fungsi, kewenangan, serta akuntabilitas pelaksanaan layanan transportasi.

Terakhir, perbedaan tegas terlihat dalam pendekatan penegakan hukumnya. Perda Tegal melalui Pasal 10 dan Pasal 11 masih memuat sanksi pidana berupa kurungan, denda, serta kewenangan penyidikan bagi PPNS daerah. Pendekatan ini sudah tidak relevan dengan arah kebijakan nasional yang mendorong penggunaan sanksi administratif, pembinaan, dan pengawasan berbasis risiko sebagaimana diatur dalam PP 30 Tahun 2021. Sebaliknya, Perbup Banyumas tidak memuat ketentuan sanksi apa pun, baik pidana maupun administratif, karena peraturan tersebut sepenuhnya bersifat teknis dan hanya mengubah data trayek serta jumlah kendaraan. Pendekatan Banyumas yang bersih dari ketentuan sanksi menunjukkan konsistensi dengan model administrative enforcement yang lebih proporsional dan sesuai

praktik regulasi transportasi modern, sekaligus mempertegas kebutuhan untuk merevisi Perda Tegal agar tidak lagi bergantung pada pola penegakan hukum yang bersifat represif.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berlandaskan keseluruhan kajian yang telah dipaparkan sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Hampir keseluruhan aspek substansi Perda—definisi, pembagian kewenangan, mekanisme izin, standar pelayanan, pengawasan, hingga sanksi—telah tertinggal dari rezim hukum baru seperti UU 22/2009, UU 23/2014, PP 30/2021, dan Permenhub 15/2019. Perda ini masih menggunakan konsep lama (manual, berbasis kewenangan penuh Bupati, tanpa OSS/SPIONAM, tanpa SPM, tanpa sanksi administratif bertahap, dan menggunakan perangkat daerah yang nomenklturnya sudah tidak berlaku). Akibatnya, secara normatif Perda ini tidak lagi kompatibel dengan sistem transportasi nasional yang terintegrasi dan berbasis perizinan modern.
2. Rendahnya frekuensi, *load factor*, utilitas armada, penyimpangan trayek, hingga penyusutan jumlah trayek aktif berdasarkan kajian empiris menunjukkan bahwa Perda tidak menyediakan instrumen teknis–operasional yang dapat menanggulangi permasalahan tersebut seperti standar pelayanan minimum, evaluasi kinerja berbasis indikator, pembinaan operator, dan penataan jaringan trayek yang terhubung dengan dokumen jaringan trayek nasional. Perda juga tidak mengakomodasi tantangan struktural seperti motorisasi, infrastruktur jalan rusak, dan minimnya insentif ekonomi bagi operator.

B. Rekomendasi

Untuk memastikan pengaturan penyelenggaraan angkutan pedesaan tetap relevan dengan perkembangan regulasi nasional serta kebutuhan pelayanan transportasi masyarakat, diperlukan langkah penyesuaian yang terarah dan berbasis kerangka hukum mutakhir, berikut beberapa rekomendasi strategis yang diusulkan:

1. Revisi total terhadap Perda diperlukan untuk menata ulang seluruh kerangka hukum penyelenggaraan angkutan pedesaan agar selaras dengan regulasi nasional yang terbaru. Pembaruan ini bukan sekadar koreksi parsial, tetapi penataan menyeluruh yang memastikan bahwa kewenangan, prosedur, standar pelayanan, pengawasan, hingga mekanisme sanksi berjalan dalam satu sistem yang terpadu dan modern. Ruang lingkup perubahan yang harus diakomodasi mencakup:

- a. Integrasi sistem perizinan OSS RBA dan SPIONAM sebagai prosedur wajib dalam pengajuan, pembaruan, serta perubahan izin penyelenggaraan angkutan.
- b. Penyesuaian pembagian kewenangan antara pusat, provinsi, dan kabupaten sesuai UU 23/2014 dan Permenhub 15/2019, terutama terkait trayek pedesaan lintas wilayah.
- c. Penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM) sebagai dasar evaluasi kualitas layanan, termasuk jumlah armada, *headway*, keselamatan, dan kenyamanan.
- d. Penguatan sistem pengawasan melalui Dinas Perhubungan dan Inspektorat dengan pola monitoring berbasis data dan pelaporan elektronik.
- e. Penerapan sanksi administratif bertingkat—mulai dari teguran, pembekuan izin, hingga pencabutan—sebagai pendekatan pembinaan yang lebih efektif daripada sekadar sanksi pidana Perda.
- f. Penataan ulang jaringan trayek agar sinkron dengan dokumen teknis jaringan trayek nasional yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat.

Melalui perubahan menyeluruh ini, Perda baru diharapkan mampu menjawab tantangan aktual sektor transportasi pedesaan serta memberikan dasar hukum yang lebih kuat, adaptif, dan berorientasi pada peningkatan mutu layanan.

2. Penyusunan kebijakan pendukung diperlukan untuk memastikan keberlanjutan layanan angkutan pedesaan setelah revisi Perda dilakukan. Kebijakan ini berfungsi sebagai instrumen pelengkap yang mengisi kekosongan pengaturan dalam Perda lama sekaligus memperkuat implementasi regulasi baru. Intervensi yang dibutuhkan mencakup:
 - a. Penataan ulang trayek berbasis kebutuhan (*demand*), kinerja layanan, dan kondisi jaringan jalan, sehingga trayek yang beroperasi benar-benar mencerminkan pola mobilitas masyarakat.
 - b. Skema pembinaan bagi operator, termasuk pelatihan, peningkatan manajemen armada, serta kepastian proses perizinan agar penyelenggara layanan dapat memenuhi standar teknis dan administratif.
 - c. Pemberian subsidi atau insentif bagi trayek sosial yang tidak layak secara ekonomi tetapi tetap diperlukan masyarakat, sebagai bagian dari kewajiban pelayanan publik pemerintah daerah.
 - d. Integrasi seluruh data perizinan, SPM, kinerja, dan pengaduan ke dalam satu sistem informasi daerah guna mendukung pengawasan dan evaluasi layanan secara berkelanjutan.

- e. Penyelarasan pembangunan dan perbaikan infrastruktur jalan desa agar kompatibel dengan kebutuhan operasional angkutan pedesaan dan meningkatkan keselamatan perjalanan.

Penerapan kebijakan pendukung ini memastikan bahwa revisi Perda tidak berhenti pada level normatif, tetapi menghasilkan peningkatan kualitas layanan yang nyata bagi masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

1. Literatur

- Alawy, Gholiqul Amrodh, Aji Suraji, Syaripin, and Niswah Selmi Kaffa. "Kinerja Angkutan Umum Perdesaan Berdasarkan Indikator Operasional Di Kabupaten Pasuruan." *Techno* 26, no. 2 (October 2025): 75–84. <http://jurnalnasional.ump.ac.id/index.php/Techno>.
- Baihaki, Muhammad Viki, Bintang Ramadhan, Putra Fajar Aditya, Zahra Namiya Fitri, and Siti Sahara. "Meningkatkan Akses Transportasi Untuk Masyarakat Pedesaan: Tantangan Dan Solusi." *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9, no. 14 (2023): 480–86. <https://doi.org//10.5281/zenodo.8176291>.
- Bappeda Kab. Tegal. "Peta Wilayah Kabupaten Tegal." bappeda.tegalkab.go.id. Accessed November 19, 2025. https://bappeda.tegalkab.go.id/?page_id=14.
- Carapetis, S, H L Beenhakker, and J D F Howe. "The Supply and Quality of Rural Transport Services in Developing Countries: A Comparative Review." Washington, D.C.: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, 1984.
- Disway Semarang. "160 KM Jalan Kabupaten Tegal Rusak Berat, Tahun Ini Dianggarkan Rp 118,37 Miliar." jateng.disway.id, March 2025. <https://jateng.disway.id/disway-semarang/read/706978/160-km-jalan-kabupaten-tegal-rusak-berat-tahun-ini-dianggarkan-rp-118-m>.
- Hanif, Yonanda Dwi Putra, Nurma Rubby Susilowati, and Dian Virda Sejati. "Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Lombok Tengah." *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat* xx, no. x (2025): 1–12.
- Katadata Insight Center. "Jumlah Kendaraan Bermotor Di Kabupaten Tegal (8 April 2025)." katadata.co.id, April 2025.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. "SPM Baru, Angkutan Umum Harus Dilengkapi Pendingin Udara." kemenhub.go.id, February 2015. <https://kemenhub.go.id/post/read/spm-baru%2C-angkutan-umum-harus-dilengkapi-pendingin-udara>.
- Magribi, La Ode Muhamad, and Aj. Suhardjo. "Aksesibilitas Dan Pengaruhnya Terhadap Pembangunan Di Perdesaan: Konsep Model Sustainable Accessibility Pada Kawasan

- Perdesaan Di Propinsi Sulawesi Tenggara.” *Jurnal Transportasi* 4, no. 2 (2004): 149–60.
- Nurbaiti, Siti. “The Legal Status of Information Technology Application-Based Transport in Indonesia: Legal or Not?” In *Proceedings of the International Conference on `Changing of Law: Business Law, Local Wisdom and Tourism Industry` (ICCLB 2023)*, 804:1433–41. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*. Atlantis Press, 2023. https://doi.org/10.2991/978-2-38476-180-7_146.
- Pemerintah Kabupaten Tegal. “TMMD Sengkuyung Tahap IV Di Kabupaten Tegal Resmi Dibuka Dengan Fokus Pada Pembangunan Infrastruktur Desa Lumingsar,” October 2025.
- . “Transportasi / Jalan – Informasi Panjang Dan Kondisi Jalan Di Kabupaten Tegal Tahun 2021.” tegalkab.go.id, March 2023.
- PUTRA, DIMAS W DWIKATAMA. “PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN TEGAL.” *POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD*, 2023. [https://digilib.ptdisttd.ac.id/3893/1/PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN TEGAL.pdf](https://digilib.ptdisttd.ac.id/3893/1/PENINGKATAN_KINERJA_ANGKUTAN_PEDESAAN_DI_KABUPATEN_TEGAL.pdf).
- Seda, Alvita, Dwina Rosa Allamanda, Jimmy Chandra, and Melina. “Analisis Kualitatif Kebutuhan Transportasi Desa: Kasus Desa Pulosari, Sukabumi, Jawa Barat.” *Indonesia Business Review* 02, no. 1 (2019): 102–24. <https://journal.prasetiyamulya.ac.id/journal/index.php/ibr/article/view/397>.
- Siswoyo, M Pujo. “Kebijakan Dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum.” *Jurnal Teknik Sipil & Perencanaan* 10, no. 2 (2008): 171–80. <https://journal.unnes.ac.id/nju/jtsp/article/viewFile/6959/5072>.
- Starkey, Paul. “Rural Transport Services in Asia and the Pacific.” *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, no. 86 (2016): 1–22.
- Sukesi, and Eddy Yunus. “Service Quality in Public Transport Services of the Provincial Intercity Transportation (AKDP) in East Java Indonesia.” *Budapest International Research and Critics Institute (BIRCI-Journal)* 1, no. 4 (2018): 161–69. <https://www.bircu-journal.com/index.php/birci>.
- Suprianto. “Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 Tentang Perangkat

Daerah Terhadap Efektivitas Kinerja Pegawai Sekretariat DPRD Kabupaten Ngawi.”
Jurnal Pasca Sarjana Hukum UNS VII, no. 1 (2019): 134–43. <https://jurnal.uns.ac.id>.

Universitas Gadjah Mada. “Decline of Rural Transport Services Limits Mobility Access for Communities.” ugm.ac.id. ugm.ac.id, August 2025. <https://ugm.ac.id/en/news/decline-of-rural-transport-services-limits-mobility-access-for-communities/>.

Zheng, Zhiqiang. “How Does Transport Infrastructure Development Impact Rural Livelihoods in the Global South? A Systematic Review of the English Language Academic Literature.” *Environmental Science and Policy* 173, no. October (2025): 104231. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2025.104231>.

2. Peraturan Perundang-Undangan

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

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DRJD/2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Secara Nasional.

Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan.

EVALUASI DAN ANALISIS

PERATURAN DAERAH KABUPATEN TEGAL NOMOR 13 TAHUN 2001 TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PEDESAAN TERHADAP PERKEMBANGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Dalam melakukan evaluasi dan analisis terhadap Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan (Perda Angkutan Pedesaan), digunakan berbagai peraturan perundang-undangan yang relevan dan mutakhir sebagai dasar penilaian komprehensif. Hal ini diperlukan mengingat Perda dibentuk berdasarkan rezim hukum lama, yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang kini telah dicabut dan digantikan oleh kerangka regulasi baru yang membawa perubahan fundamental dalam tata kelola penyelenggaraan angkutan jalan.

Evaluasi dilakukan dengan merujuk dan membandingkan ketentuan dalam Perda Angkutan Pedesaan dengan peraturan perundang-undangan terbaru, antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menggantikan UU 14/1992 dan memperkenalkan arsitektur baru penyelenggaraan angkutan jalan, termasuk standar pelayanan minimum, perizinan, keselamatan, dan manajemen lalu lintas.
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana diubah beberapa kali, yang mengatur pembagian kewenangan pusat-provinsi-kabupaten dalam urusan transportasi darat dan penetapan trayek.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyesuaikan pengaturan angkutan dengan rezim perizinan berusaha berbasis risiko (OSS-RBA).
4. Peraturan Menteri Perhubungan, antara lain:
 - a. Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
 - b. Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang;
 - c. Permenhub Nomor 27 Tahun 2015 tentang Pemberian Izin Penyelenggaraan Angkutan.
5. Peraturan pelaksana lain yang menetapkan standar teknis kendaraan, sistem manajemen keselamatan, analisis dampak lalu lintas, digitalisasi perizinan, serta integrasi sistem informasi transportasi daerah.

Melalui perbandingan tersebut, dilakukan identifikasi terhadap kesesuaian, ketidaksesuaian, kekosongan norma, tumpang tindih pengaturan, serta kebutuhan pembaruan regulasi dalam Perda Kabupaten Tegal Nomor 13 Tahun 2001. Evaluasi ini menjadi dasar dalam merumuskan rekomendasi penyempurnaan Perda agar selaras dengan perkembangan hukum nasional, kebutuhan pelayanan publik, serta kondisi empiris penyelenggaraan angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal.

No	Isu Hukum dalam Perda Kabupaten Tegal No. 13 Tahun 2001	Evaluasi dan Analisis	Rekomendasi
1.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Judul <ul style="list-style-type: none"> ○ Judul “<i>Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan</i>” masih menggunakan istilah rezim lama (UU 14/1992). ○ Terminologi tersebut sudah tidak dipakai lagi dalam sistem LLAJ modern berdasarkan UU 22/2009. ○ Regulasi terbaru menggunakan istilah: “<i>Angkutan Orang Dalam Trayek</i>” dengan kategori pelayanan (perkotaan, pedesaan, lintas batas). 	<p>Judul Perda menunjukkan bahwa peraturan ini disusun sebelum perubahan besar pada sektor Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). UU 22/2009 telah mengubah istilah, sistem perizinan, kewenangan daerah, dan standar layanan angkutan.</p> <p>Karena judul masih mencerminkan kerangka lama, hal ini menandakan bahwa isi Perda pun kemungkinan tidak mengikuti prinsip-prinsip baru, sehingga menyebabkan ketidaksesuaian vertikal dengan UU yang lebih tinggi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Judul perlu diselaraskan agar mencerminkan struktur hukum terbaru, misalnya menggunakan istilah “<i>Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek Pedesaan</i>” atau nomenklatur lain yang sesuai dengan UU 22/2009 dan Permenhub terkait. ➤ Penyesuaian judul memastikan konsistensi terminologi, menjaga keselarasan dengan peraturan yang lebih tinggi, dan menjadi dasar yang tepat untuk merevisi substansi Perda.
2.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Konsiderans <ul style="list-style-type: none"> ○ Konsiderans menimbang dan mengingat masih merujuk pada UU 22/1999 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Penggunaan dasar hukum yang sudah tidak berlaku menimbulkan ketidaksesuaian vertikal (<i>vertical inconsistency</i>) dengan peraturan yang lebih tinggi dan berlaku saat ini. 	<p>Konsiderans menimbang dan mengingat perlu diselaraskan dengan dasar hukum terbaru, meliputi:</p>

	<p>tentang Pemerintahan Daerah, padahal regulasi tersebut telah dicabut dan digantikan oleh UU 32/2004, kemudian UU 23/2014.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Perda juga belum memasukkan landasan terkait UU 22/2009 tentang LLAJ, yang menjadi dasar utama sektor angkutan umum saat ini. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ketidaksesuaian ini berimplikasi langsung pada: <ul style="list-style-type: none"> ○ kewenangan penyelenggaraan angkutan, karena pembagian kewenangan pusat–provinsi–kabupaten berubah signifikan dalam UU 23/2014; ○ rezim perizinan, karena izin trayek, izin pengoperasian, dan uji kendaraan kini mengikuti UU 22/2009 dan PP 30/2021; ○ struktur pengaturan, karena dasar hukum lama tidak lagi mencerminkan hierarki dan substansi regulasi terbaru. ➤ Konsiderans yang tidak diperbarui mencerminkan bahwa substansi Perda kemungkinan juga tidak mengikuti perubahan regime hukum transportasi nasional. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ UU 23/2014 tentang Pemerintahan Daerah (landasan kewenangan daerah), ➤ UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (landasan sektor angkutan), ➤ PP 74/2014 jo. PP 30/2021 tentang Penyelenggaraan LLAJ, ➤ Permenhub 15/2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dan Dalam Trayek, ➤ dan regulasi teknis lain yang masih relevan. <p>Pembaruan ini memastikan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ kesesuaian dengan <i>regulatory framework</i> nasional, ➤ kepastian hukum, ➤ serta menjadi dasar formal untuk melakukan revisi menyeluruh pada substansi Perda.
--	--	---	---

3.	<p>➤ Pasal 1</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Definisi yang digunakan masih merujuk pada rezim UU 14/1992 yang sudah tidak berlaku lagi. ○ Istilah kunci seperti angkutan pedesaan, kendaraan umum, izin trayek, dan pelayanan tidak mengikuti struktur terminologi modern dalam UU 22/2009. ○ Tidak terdapat definisi mengenai elemen penting penyelenggaraan transportasi saat ini, misalnya: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standar Pelayanan Minimum (SPM), ▪ Izin penyelenggaraan & izin trayek, ▪ Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin), ▪ Kategori pelayanan (perdesaan- 	<p>➤ Ketidaksiesuaian definisi berdampak pada ketidaksielarasan seluruh norma operasional dalam Perda, karena definisi merupakan fondasi pengaturan substansi.</p> <p>➤ UU 22/2009 telah mengubah struktur hukum angkutan, misalnya:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Istilah angkutan orang dalam trayek menggantikan istilah lama angkutan pedesaan. ○ Perizinan dibagi menjadi izin penyelenggaraan dan izin operasi (trayek). ○ Pelayanan wajib memenuhi SPM dan evaluasi berkala. <p>Karena Perda masih memakai definisi lama, maka:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ seluruh pasal operasional mengenai trayek, kewajiban pengusaha, dan pelayanan tidak kompatibel dengan kerangka hukum nasional, ○ berpotensi menimbulkan ketidaksiesuaian vertikal (vertical conflict) dengan UU 22/2009 dan PP 30/2021, ○ tidak dapat menjadi dasar regulasi teknis yang modern. 	<p>Perlu melakukan redefinisi Pasal 1 dengan mengadopsi istilah resmi dalam:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ UU 22/2009, terutama Pasal 1 (definisi kendaraan umum, lalu lintas, trayek, pengemudi, manajemen lalu lintas), ○ Pasal 142 dan Pasal 145 (kategori angkutan umum dan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek), ○ PP 30/2021 (perizinan berusaha, SPM, sistem informasi). <p>Definisi yang perlu diperbarui/ditambahkan antara lain:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Angkutan orang dalam trayek (dengan kategori pelayanan pedesaan), ○ Kendaraan umum, ○ Izin penyelenggaraan dan izin trayek, ○ Standar Pelayanan Minimum (SPM), ○ Amdalalin, ○ Terminal dan halte, ○ Operator angkutan,
----	---	---	---

	perkotaan–lintas batas).		<ul style="list-style-type: none"> ○ Sistem manajemen keselamatan (SMK). <p>Penyesuaian ini memastikan Perda memiliki struktur definisi yang selaras, modern, dan operasional, sehingga mampu menjadi dasar penyelenggaraan angkutan perdesaan yang sesuai regulasi nasional.</p>
4.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pasal 2 <ul style="list-style-type: none"> ○ Rumusan tujuan masih bersifat umum dan normatif, tidak mencerminkan perkembangan standar teknis transportasi modern. ○ Tidak memasukkan elemen penting yang kini diwajibkan dalam penyelenggaraan angkutan umum, seperti: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standar Pelayanan Minimum (SPM), ▪ Andalalin (Analisis 	<p>Dalam rezim UU 22/2009 dan PP 30/2021, tujuan penyelenggaraan angkutan umum tidak hanya menyediakan layanan, tetapi juga:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ memastikan keselamatan dan keamanan pengguna, ➤ menjamin terpenuhinya SPM (Permenhub 98/2013), ➤ menyediakan layanan yang ekonomis, tersedia, dan berkelanjutan, ➤ menjamin keterpaduan trayek dengan jaringan jalan dan moda transportasi lain, ➤ memastikan adanya evaluasi rutin terhadap kinerja trayek. <p>Karena Perda Tegal No. 13/2001 tidak mengatur tujuan dalam kerangka tersebut, maka:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ orientasi penyelenggaraan tidak kompatibel dengan regulasi nasional, ➤ tidak dapat menjadi dasar evaluasi kinerja operator secara legal, 	<p>Rumusan tujuan perlu diperbarui agar sesuai dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ UU 22/2009 (keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran), ➤ PP 30/2021 (perizinan berbasis risiko, SMK, SPM), ➤ Permenhub 98/2013 (SPM angkutan orang dalam trayek). <p>Tujuan penyelenggaraan yang baru perlu mencakup:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pemenuhan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kenyamanan dalam layanan angkutan.

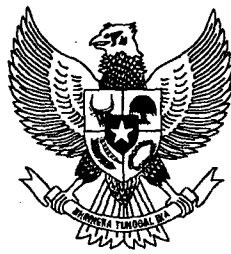
	<p>Dampak Lalu Lintas),</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keselamatan transportasi, ▪ Manajemen risiko dan keamanan layanan, ▪ Efisiensi jaringan trayek dan integrasi moda, ▪ Skema tarif ekonomi dan keterjangkauan. <p>○ Bahasa tujuan masih mencerminkan paradigma lama UU 14/1992.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ tidak memuat prinsip keselamatan sebagai tujuan utama transportasi modern, ➤ melemahkan peran pemerintah daerah dalam pengendalian layanan. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Penyediaan layanan sesuai Standar Pelayanan Minimum (SPM). ➤ Pengendalian dampak lalu lintas melalui kewajiban Andalalin untuk trayek dan titik naik-turun penumpang. ➤ Keterjangkauan tarif dan keberlanjutan ekonomi layanan angkutan perdesaan. ➤ Peningkatan aksesibilitas masyarakat, terutama daerah pedesaan. ➤ Integrasi jaringan transportasi dengan rencana umum jaringan jalan dan moda lainnya. <p>Penyesuaian tujuan ini membuat Perda memiliki arah penyelenggaraan yang modern, terukur, dan selaras dengan kebijakan nasional, serta dapat menjadi dasar evaluasi operasional angkutan pedesaan.</p>
5.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pasal 3 <ul style="list-style-type: none"> ○ Jaringan trayek ditetapkan Bupati, tetapi tidak memakai mekanisme modern 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ UU 22/2009 Pasal 145 mewajibkan Rencana Umum Jaringan Trayek (RUJT) sebagai dasar penetapan trayek. 	<p>Tambahkan ketentuan bahwa penetapan trayek harus berbasis RUJT.</p>

	<p>(Rencana Umum Jaringan Trayek /RUJT, kebutuhan, kelas jalan).</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Masih mengikuti pola lama (UU 14/1992). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Perda tidak memuat RUJT, <i>demand analysis</i>, integrasi moda, maupun Andalalin. ➤ Akibatnya penetapan trayek menjadi tidak sesuai rezim hukum terbaru dan berpotensi tidak efektif di lapangan. 	<p>Sertakan unsur teknis minimal:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ analisis kebutuhan trayek, ○ kesesuaian kelas jalan, ○ integrasi moda, ○ kajian Andalalin. <p>Penetapan trayek oleh Bupati dilakukan setelah RUJT disusun sesuai UU 22/2009 dan PP 30/2021.</p>
6.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pasal 4 <ul style="list-style-type: none"> ○ Perizinan trayek masih dilakukan secara manual, belum terintegrasi OSS RBA. ○ Tidak mengatur NIB (Nomor Induk Berusaha), jenis risiko, atau izin operasional sesuai rezim perizinan baru. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PP 30/2021 mewajibkan perizinan angkutan memakai perizinan berusaha berbasis risiko. Di sektor angkutan, operator harus memiliki: <ul style="list-style-type: none"> ○ NIB sebagai identitas legal usaha, ○ Perizinan berusaha (risk-based) sesuai klasifikasi risiko, ○ Izin operasional trayek melalui OSS. ➤ Karena Perda tidak menampung mekanisme ini, sistem perizinan menjadi tidak kompatibel dengan aturan nasional dan berpotensi tidak berlaku secara administratif. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sesuaikan struktur izin agar mengikuti skema nasional yaitu: NIB → Penetapan Tingkat Risiko → Perizinan Berusaha → Izin Trayek melalui OSS RBA. ➤ Cantumkan kewajiban integrasi data perizinan dengan Sistem Informasi LLAJ sesuai PP 30/2021. ➤ Hapus mekanisme manual dan tegaskan bahwa permohonan izin dilakukan sepenuhnya melalui OSS.
7.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pasal 5 <ul style="list-style-type: none"> ○ Perda hanya memuat kewajiban teknis dasar 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dalam UU 22/2009 Pasal 186–196, operator angkutan wajib memenuhi: <ul style="list-style-type: none"> ○ keselamatan dan keamanan penumpang, 	<p>Perluasan kewajiban pemegang izin meliputi:</p>

	<p>(misal operasi kendaraan, kepemilikan izin).</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Tidak mencakup kewajiban modern yang diwajibkan dalam rezim UU 22/2009. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ perawatan rutin kendaraan, ○ ketersediaan asuransi penumpang, ○ tanggung jawab atas kerugian, ○ pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM), ○ penyampaian data kinerja layanan kepada pemerintah daerah. <p>➤ Perda Tegal tidak memuat kewajiban-kewajiban tersebut sehingga tidak mencerminkan standar layanan publik yang berlaku saat ini.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kewajiban keselamatan sesuai SPM (Permenhub 98/2013). 2. Perawatan berkala dan kelayakan teknis kendaraan. 3. Asuransi penumpang (Jasa Raharja). 4. Tanggung jawab atas kerugian/insiden selama perjalanan. 5. Pelaporan data kinerja (<i>load factor</i>; jam operasi, realisasi trayek). <p>Kewajiban dirumuskan mengacu langsung pada Pasal 186–196 UU 22/2009 agar selaras dengan kewajiban operator angkutan umum secara nasional.</p>
8.	<p>➤ Pasal 6-7</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Perda hanya mengatur survei faktor muatan (<i>load factor</i>) sebagai dasar evaluasi. ○ Tidak ada standar pelayanan yang wajib dipenuhi operator. 	<p>Sistem evaluasi layanan angkutan umum harus berbasis Standar Pelayanan Minimal (SPM) sesuai Permenhub 98/2013 jo. PM 29/2015, yang mencakup:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ keamanan & keselamatan, ○ waktu tunggu (<i>headway</i>), ○ ketepatan waktu (<i>reliability</i>), ○ frekuensi layanan, ○ kenyamanan, ○ aksesibilitas, ○ ketersediaan fasilitas, 	<p>Terapkan indikator SPM sesuai Permenhub 98/2013/PM 29/2015, meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Keamanan dan keselamatan (kelayakan teknis & manajemen risiko). ○ <i>Headway</i> & frekuensi sebagai dasar jadwal layanan. ○ <i>Reliability</i> (ketepatan waktu). ○ Kinerja operasional (<i>load factor</i>, kepatuhan rute).

		<ul style="list-style-type: none"> ○ kinerja operasional (<i>load factor</i>, rute efektif, jam operasi). <p>Perda saat ini hanya menilai satu variabel (<i>load factor</i>), sehingga evaluasi menjadi tidak komprehensif dan tidak memenuhi standar nasional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kenyamanan & aksesibilitas. <p>Tambahkan KPI trayek (<i>Key Performance Indicators</i>) sebagai alat evaluasi berkala oleh dinas perhubungan.</p>
9.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pasal 8-9 <ul style="list-style-type: none"> ○ Perda masih menggunakan istilah lama seperti “<i>Kantor Perhubungan</i>” dan “<i>Badan Pengawas Kabupaten</i>”. ○ Struktur kelembagaan tersebut sudah tidak ada dalam organisasi perangkat daerah modern. 	<p>PP 18/2016 telah menetapkan bahwa urusan transportasi daerah dilaksanakan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Dinas Perhubungan sebagai pelaksana teknis sektor LLAJ; ➤ Inspektorat Daerah sebagai unsur pengawasan internal pemerintah daerah. <p>Perda belum mencerminkan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ pembagian fungsi pembinaan, pengawasan, dan penegakan sesuai OPD modern, ➤ kewajiban pemerintah daerah untuk membangun sistem informasi lalu lintas dan angkutan jalan (Sistem Informasi LLAJ) sebagaimana diatur PP 30/2021. <p>Ketidaksesuaian nomenklatur ini menyebabkan kekosongan fungsi pengawasan dan tidak selaras dengan struktur pemerintahan daerah saat ini.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Perbarui pasal terkait kelembagaan menjadi: <ol style="list-style-type: none"> 1. Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal sebagai pelaksana teknis pembinaan dan pengawasan angkutan pedesaan. 2. Inspektorat Daerah sebagai lembaga pengawasan internal atas penyelenggaraan layanan angkutan. ➤ Integrasikan fungsi pengawasan dengan Sistem Informasi LLAJ (pendataan trayek, kinerja, perizinan, kecelakaan, dan pengaduan). ➤ Sertakan mekanisme koordinasi dengan Satlantas Polres untuk aspek penegakan hukum lalu lintas.

10.	<p>➤ Pasal 10-11</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Ketentuan pidana dalam Perda sangat sederhana dan langsung menerapkan ancaman pidana. ○ Tidak ada tahapan sanksi administratif (teguran, pembekuan, pencabutan izin). ○ Tidak mengenal tanggung jawab korporasi padahal operator angkutan umumnya adalah badan usaha. 	<p>➤ UU 22/2009 mengatur model penegakan berlapis:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sanksi administratif bertahap (Pasal 188–190): teguran, denda administratif, pembekuan izin, pencabutan izin. ○ Pidana hanya untuk pelanggaran serius, terutama yang terkait keselamatan, kelalaian, dan kecelakaan. ○ Tanggung jawab korporasi (Pasal 229–231) untuk operator berbentuk badan hukum. <p>➤ Perda yang langsung memuat ketentuan pidana tanpa struktur administratif:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ tidak sejalan dengan asas ultimum remedium, ○ berpotensi konflik dengan rezim sanksi nasional, ○ menimbulkan ketidakpastian penegakan di daerah. 	<p>Perlu dilakukan revisi total ketentuan pidana dengan pendekatan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “<i>Administrative First</i>” → mulai dari teguran tertulis, denda administratif, pembekuan, hingga pencabutan izin. 2. Pidana sebagai ultimum remedium → hanya untuk pelanggaran berat terkait keselamatan, penyalahgunaan izin, atau pengoperasian kendaraan tidak laik jalan. 3. Tambahkan tanggung jawab korporasi bagi badan usaha pengangkutan. 4. Selaraskan sanksi dengan UU 22/2009 dan PP 30/2021, agar struktur penegakan hukum konsisten di seluruh sektor LLAJ.
-----	--	--	--



BUPATI TEGAL

PERATURAN DAERAH KABUPATEN TEGAL NOMOR 13 TAHUN 2001

TENTANG

PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN TEGAL

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA BUPATI TEGAL,

- Menimbang** :
- a. bahwa perkembangan mobilitas penduduk di Kabupaten Tegal membutuhkan tersedianya sarana angkutan yang memadai ;
 - b. bahwa untuk mencapai keseimbangan antara penawaran dan permintaan angkutan serta untuk menjamin kualitas penyelenggaraan angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal, perlu adanya pengaturan dan pengendalian ;
 - c. bahwa sehubungan dengan hal tersebut, maka dipandang perlu untuk mengatur Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Tegal dengan Peraturan Daerah.

- Mengingat** :
1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah ;
 2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3482) ;
 3. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 3839) ;

4. Peraturan

4. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 1986 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Tegal dan Kabupaten Daerah Tingkat II Tegal (Lembaran Negara Nomor 3321) ;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah Dan Kewenangan Propinsi Sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3952) ;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3529) ;
7. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1999 tentang Teknis Penyusunan Peraturan Perundang-undangan dan Bentuk Rancangan Undang-undang, Rancangan Peraturan Pemerintah dan Rancangan Keputusan Presiden ;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum ;
9. Peraturan Daerah Kabupaten Daerah Tingkat II Tegal Nomor 3 Tahun 1991 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil Dalam Lingkungan Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Tegal (Lembaran Daerah Kabupaten Daerah Tingkat II Tegal Tahun 1991 Nomor 11) ;
10. Peraturan Daerah Kabupaten Tegal Nomor 16 Tahun 2000 tentang Izin Usaha Angkutan di Kabupaten Tegal (Lembaran Daerah Kabupaten Tegal Tahun 2000 Nomor 29).

Dengan Persetujuan

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN TEGAL

M E M U T U S K A N :

**Menetapkan : PERATURAN DAERAH KABUPATEN TEGAL TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN
TEGAL.**

**B A B I
K E T E N T U A N U M U M**

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Kabupaten Tegal ;
2. Pemerintah Daerah adalah Bupati beserta Perangkat Daerah Otonom yang lain sebagai Badan Eksekutif Daerah ;
3. Bupati

3. Bupati adalah Bupati Tegal ;
4. Kantor Perhubungan adalah Kantor Perhubungan Kabupaten Tegal ;
5. Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan ;
6. Angkutan Pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu Wilayah Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur ;
7. Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu ;
8. Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran ;
9. Mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan bagasi ;
10. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan bagasi ;
11. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan ;
12. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dengan jadwal tetap maupun tidak berjadwal ;
13. Jaringan trayek adalah kumpulan trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang ;
14. Trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

BAB II MAKSUD DAN TUJUAN

Pasal 2

Maksud dan tujuan Peraturan Daerah ini adalah :

1. Untuk mengatur dan mengendalikan penyelenggaraan angkutan pedesaan di Daerah ;
2. Untuk menjamin kualitas penyelenggaraan angkutan pedesaan di Daerah ;

3. Untuk

3. Untuk mewujudkan tersedianya jasa angkutan pedesaan yang sesuai dengan tingkat kebutuhan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat ;

BAB III JARINGAN TRAYEK

Pasal 3

- (1) Untuk pelayanan angkutan pedesaan, dilaksanakan dalam jaringan trayek pedesaan.
- (2) Jaringan trayek pedesaan sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam Wilayah Daerah.
- (3) Jaringan trayek pedesaan sebagaimana dimaksud ayat (2) Pasal ini ditetapkan oleh Bupati.

BAB IV IZIN TRAYEK

Pasal 4

- (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan pedesaan wajib memiliki izin trayek.
- (2) Izin trayek sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini, diterbitkan oleh Bupati.

BAB V KEWAJIBAN PEMEGANG IZIN TRAYEK

Pasal 5

Pengusaha angkutan yang telah memperoleh izin trayek diwajibkan untuk:

- a. Mengoperasikan kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan ;
- b. Mempekerjakan awak kendaraan yang beroperasi harus memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sedangkan untuk pengemudi merupakan pengemudi tetap serta mematuhi waktu kerja dan waktu istirahat.
- c. Melaporkan secara tertulis kepada pejabat yang berwenang apabila terjadi perubahan pemilikan perusahaan atau domisili perusahaan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah terjadi perubahan ;
- d. Meminta ijin kepada pejabat yang berwenang apabila akan mengalihkan izin trayek ;
- e. Menaati

**BAB VII
EVALUASI TINGKAT PELAYANAN**

Pasal 7

- (1) Untuk menjamin tingkat pelayanan angkutan pedesaan, maka dilaksanakan survey faktor muatan pada masing-masing trayek. ;
- (2) Survey faktor muatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini, dilakukan sekurang-kurangnya satu kali dalam 6 (enam) bulan.

**BAB VIII
PELAKSANAAN DAN PENGAWASAN**

Pasal 8

- (1) Pelaksanaan Peraturan Daerah ini dilakukan oleh Kantor Perhubungan ;
- (2) Pengawasan Pelaksanaan Peraturan Daerah ini dilakukan oleh Badan Pengawas Kabupaten Tegal.

**BAB IX
SISTEM INFORMASI PERIZINAN ANGKUTAN**

Pasal 9

- (1) Kantor Perhubungan menyelenggarakan sistem informasi perizinan angkutan.
- (2) Sistem informasi sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini merupakan kegiatan pengumpulan dan pengolahan data perizinan angkutan dari laporan yang disampaikan oleh pengusaha angkutan, dan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk perencanaan angkutan, pengawasan dan pengendalian perusahaan angkutan.

**BAB X
KETENTUAN PIDANA**

Pasal 10

- (1) Barangsiapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) dan Pasal 5, Peraturan Daerah ini diancam dengan pidana kurungan selama-lamanya 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 5.000.000,- (lima juta rupiah).
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini adalah pelanggaran.

BAB XI

BAB XI
KETENTUAN PENYIDIKAN

Pasal 11

- (1) Selain oleh Pejabat Penyidik Umum yang bertugas menyidik tindak pidana, penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 Peraturan Daerah ini dapat dilakukan oleh Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Pemerintah Daerah yang pengangkatannya ditetapkan sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku ;
- (3) Pelaksanaan dan tata cara penyidikan oleh penyidik sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini, dilakukan sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

BAB XII
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 12

- (1) Setiap pemegang izin trayek sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini, dalam waktu selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sebelum berakhirnya izin trayek, wajib mengajukan izin berdasarkan Peraturan Daerah ini ;
- (2) Setiap pengusaha angkutan yang telah mengoperasikan tetapi belum memiliki izin trayek, dalam waktu selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sejak berlakunya Peraturan Daerah ini, wajib mengajukan permohonan izin berdasarkan Peraturan Daerah ini.

BAB XIII
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 13

Hal-hal yang belum diatur dalam Peraturan Daerah ini sepanjang mengenai teknis pelaksanaannya akan diatur lebih lanjut oleh Bupati.

Pasal 14

Peraturan Daerah ini berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan mengundangkan Peraturan Daerah ini dengan penetapannya dalam Lambaran Daerah Kabupaten Tegal.

Disahkan di S L A W I
pada tanggal 21 Juni 2001

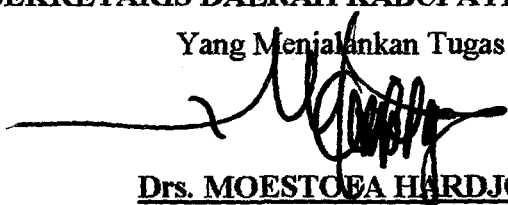
BUPATI TEGAL *25*


SOEDIHARTO

Diundangkan di S L A W I
pada tanggal 22 Juni 2001

SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN TEGAL

Yang Menjalankan Tugas



Drs. MOESTOEBA HARDJO

Pembina Utama Muda

NIP. 010 061 977

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN TEGAL

TAHUN 2001 NOMOR 36

PENJELASAN

ATAS

PERATURAN DAERAH KABUPATEN TEGAL NOMOR 13 TAHUN 2001

TENTANG

PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN TEGAL

I. PENJELASAN UMUM

Bahwa perkembangan mobilitas penduduk di Kabupaten Tegal membutuhkan tersedianya sarana Angkutan yang memadai ;

Bahwa untuk mencapai keseimbangan antara penawaran dan permintaan angkutan serta untuk menjamin kualitas penyelenggaraan angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal perlu adanya pengaturan dan pengendalian.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka dipandang perlu untuk mengatur Penyelenggaraan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Tegal dengan Peraturan Daerah.

II. PENJELASAN PASAL DEMI PASAL

Pasal 1 s/d Pasal 14 : Cukup Jelas.