

BAB II

KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

Penelitian ini relevansi dengan penelitian terdahulu. Penelitian terdahulu yang terkait dengan penelitian ini pernah dilakukan sebelumnya, diantaranya : dilakukan oleh Imanuel H. Hermanoes (2009) dengan penelitian yang berjudul “Studi Deskriptif Tentang Fungsi Pelayanan Transportasi Darat Dinas Perhubungan Kota Kupang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa :

1. Pelayanan administrasi dengan 3 aspek yang dikaji, menunjukkan bahwa :
 - a) Ketepatan waktu pelayanan : dalam pengurusan dokumen resmi, seperti ijin trayek dan kir kendaraan selalu diselesaikan tepat waktu oleh Dinas Perhubungan jika semua persyaratan sudah di penuhi.
 - b) Keterbukaan dalam pelayanan : baik persyaratan teknis pelayanan maupun rincian biaya pelayanan untuk pengurusan ijin trayek dan kir kendaraan selalu diumumkan secara terbuka kepada masyarakat pengusaha angkutan.
 - c) Keadilan yang merata dalam pelayanan : dimana pelayanan diberikan oleh petugas Dinas Perhubungan tanpa membedakan status atau hubungan kedekatan, karena pelayanan yang dilakukan berdasarkan nomor urut pendaftaran.
2. Pelayanan jasa angkutan dengan 3 aspek yang dikaji, menunjukkan bahwa :
 - a) Keselamatan penumpang : sangat menjadi perhatian Dinas Perhubungan Kota Kupang dengan menempatkan petugas Dinas Perhubungan, yang dibantu oleh

Polantas dan Sat Pol PP pada setiap perempatan jalan lalu lintas yang padat dan beberapa titik rawan kecelakaan lalu lintas. Ini dilakukan setiap Jam kerja antara Pukul 06.00-08.00 Wita.

- b) Kenyamanan penumpang : hasil penelitian menunjukkan bahwa kenyamanan penumpang belum menjadi perhatian yang serius dari Dinas Perhubungan. Karena penertiban volume music yang keras tidak berlanjut dengan bar atau lukisan yang ditempel pada kaca angkutan kota yang sangat mengganggu pandangan masih belum ditertibkan.
- c) Sarana prasarana yang layak : sudah ada perhatian yang serius dari Dinas Perhubungan Kota Kupang, seperti membangun terminal luar kota dan memasang rambu lalu lintas (zebra cross dan sebagainya) dan membangun jembatan penyebrangan namun tidak dimanfaatkan secara maksimal oleh pengemudi dan masyarakat.¹

Penelitian kedua dilakukan oleh Theofilus A. A. Hurek (2011) dengan penelitian yang berjudul “Sistem Pengendalian Interen Penerimaan Kas Retribusi Terminal Oebobo Kota Kupang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada Terminal Oebobo Kota Kupang dan analisis sesuai unsur-unsur system pengendalian interen, diketahui bahwa system pengendalaian interen belum sepenuhnya diterapkan, dimana: (1) Struktur organisasi masih terdapat perangkapan tugas dan fungsi, (2) Sistem wewenang dan prosedur pencatatan belum dilaksanakan secara baik yakni

¹Imanuel H. Hermanoes (2009). Studi Deskriptif Tentang Fungsi Pelayanan Transportasi Darat Dinas Perhubungan Kota Kupang. Jurusan Ilmu Pemerintahan. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Katolik Widya Mandira. Kupang

petugas pemungutan retribusi terminal sering tidak membubuhkan tanda tangan pada bukti pembayaran retribusi terminal sebagai tanda bukti transaksi yang sah, (3) pegawai yang kompeten dimana belum ditetapkannya petugas bendahara yang menangani secara khusus melainkan petugas yang dipercayakan saja dan terdapat pemberian tanggung jawab kepada pegawai yang tidak sesuai dengan kompetensinya, (4) Pengelolaan retribusi terminal belum dilakukan secara efisien dimana unsur-unsur pengendalian interen belum diterapkan secara baik dan benar. Sistem pengendalian interen kas yang belum diterapkan dengan baik berpengaruh terhadap realisasi penerimaan retribusi, dimana realisasi penerimaan retribusi selama tiga tahun selalu dibawah target. Pada tahun 2008 penerimaan retribusi terminal sebesar Rp.101.572.000-atau 96,73% dari Rp.105.000.000,- yang dianggarkan. Pada tahun 2009 terjadi peningkatan persentase penerimaan retribusi sebesar 99,08% yakni Rp.117.910.000, dari Rp.119.000.000,- yang dianggarkan. Pada tahun 2010 terjadi penurunan penerimaan retribusi terminal, dimana realisasi penerimaannya sebesar Rp. 121.360.000, -atau sebesar 93,35% dari Rp.130.000.000, yang dianggarkan. Dilihat dari peningkatan dan penurunan realisasi penerimaan retribusi terminal dapat dikatakan bahwa system pengendalian interen penerimaan kas retribusi Terminal Oebobo Kota Kupang belum berjalan dan diterapkan dengan baik.²

Penelitian yang ketiga dilakukan oleh Fransiskus Moku (2013) dengan penelitian yang berjudul “Sistem Informasi Rute Angkutan Umum Kota Kupang

²Theofilus A. A. Hurek (2011). Sistem Pengendalian Interen Penerimaan Kas Retribusi Terminal Oebobo Kota Kupang. Jurusan akuntansi. Fakultas ekonomi. Universitas katolik widya mandira. Kupang

Berbasis Web”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebuah system informasi rute angkutan umum di Kota Kupang yang berbasis web yang didalamnya juga terdapat informasi trayek, fasilitas umum dan petarute. Dengan adanya system ini diharapkan bermanfaat bagi masyarakat yang membutuhkan informasi tentang rute angkutan umum melalui web site.³

Penelitian yang keempat dilakukan Toni Yogiantor (2017) dengan penelitian yang berjudul “Tata Kelola Pemeliharaan Terminal Transportasi Umum Di Terminal Sungai Kunjang Kelurahan Karang Asam Ulu Kecamatan Sungai Kunjang Kota Samarinda”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tata kelola pemeliharaan terminal sungai kunjang sudah menjalankan kegiatan tersebut dengan cukup baik namun dalam pelaksanaannya masih ada beberapa kendala yaitu kekurangan sumber daya manusia di bidang kebersihan, keterbatasan dana, kendala dari pihak masyarakat kurangnya kesadaran masyarakat untuk menjaga kebersihan di kawasan sekitar terminal dan usia gedung yang sudah tua dan kurang representatif sehingga dalam pelaksanaan kegiatan Tata Kelola Pemeliharaan Transportasi Umum di terminal Sungai Kunjang Kelurahan Karang Asam Ulu Kecamatan Sungai Kunjang Kurang maksimal.⁴

³Fransiskus Moku (2013). Sistem Informasi Rute Angkutan Umum Kota Kupang Berbasis Web. Jurusan Teknik Informatika. Fakultas Teknik. Universitas Katolik Widya Mandira. Kupang

⁴Toni Yogiantoro (2017). Tata Kelola Pemeliharaan Terminal Transportasi Umum Di Terminal Sungai Kunjang Kelurahan Karang Asam Ulu Kecamatan Sungai Kunjang Kota Samarinda. Jurnal Administrasi Negara, Volume 5, Nomor 4, 2017:6694-6708. Fisip. Universitas Mulawarman. Kalimantan Timur

Penelitian yang kelima dilakukan oleh Eva Dewi Purita yang berjudul Pengelolaan Transportasi Umum Di Jalan Malioboro Yogyakarta. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelolaan transportasi umum di jalan Malioboro dilakukan oleh beberapa pihak yaitu Dinas Perhubungan, Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah dan Unit Pelaksanaan Teknis Kawasan Malioboro. Adapun pengelolaan yang dilaksanakan berupa Regulasi diantaranya manajemen rekayasa lalu lintas, pemberian sarana dan prasarana lalu lintas. Walaupun Pemerintah sudah melakukan pembangunan untuk mengatasi masalah transportasi umum di jalan Malioboro, Masih ada beberapa hambatan yang di hadapi dalam pengelolaan transportasi umum di jalan Malioboro adalah kondisi ekonomi pedagang dan tukang parkir di jalan Malioboro , kondisi Sosial dan Juga Kondisi Geografis masih sulit di atasi.⁵

Penelitian yang keenam dilakukan oleh R.A Ekie Prifitriani Ramona (2014) tentang Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kalangan Anak Remaja Kabupaten Maros. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aturan-aturan yang terdapat di dalam Undang-undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belumlah dapat dikatakan efektif dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan khususnya dikalangan remaja. Masih banyak pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh remaja, sehingga banyak usia remaja yang menjadi korban dan penyebab kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan dapat terjadi karena berbagai

⁵Eva Dewi Purita (2013). Pengelolaan Transportasi Umum di Jalan Malioboro Yogyakarta .Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta

faktor yaitu: kurangnya kesadaran pengendara untuk lebih berhati-hati dalam berkendara, mengaplikasikan handphone pada saat berkendara, Tidak mematuhi rambu lalu lintas, Tidak memiliki SIM, Serta ugal-ugalan di jalan khususnya kaum remaja. Adapun faktor yang menjadi penghambat efektivnya undang-undang nomor 22 tahun 2009, yaitu : Penggunaan Kendaraan Oleh Anak Sekolah, Mereka rata-rata belum cukup usia dalam mengambil Surat Ijin Mengemudi (SIM), sementara untuk praktis sekolahnya mereka lebih praktis untuk membawa kendaraan sendiri dibanding menggunakan angkutan umum, struktur pengetahuan sosiologis masyarakat, yaitu pemikiran yang selalu menyepelekan sesuatu hal, pengetahuan masyarakat tentang undang-undang nomor 22 tahun 2009 itu masih sangat minim. Langkah yang dapat dilakukan agar anak remaja kita memahami pentingnya akan kesadaran berlalu lintas yaitu, Perlu adanya sosialisasi bahwa anak yang belum mempunyai SIM tidak boleh membawa kendaraan bermotor mengingat kondisi psikologis dan mental mereka yang belum stabil untuk menghadapi kejadian di jalanan serta belum terampilnya dalam menjalankan kendaraannya.⁶

Adapun persamaan dalam penelitian ini adalah sama-sama meneliti transportasi angkutan jalan sedangkan perbedaannya peneliti lebih memfokuskan pada Kebijakan Pemerintah Daerah Kabupaten Sikka dalam Tata Kelola Angkutan

⁶R.A Ekie Prifitriani Ramona (2014) tentang Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalulintas Di Kalangan Anak Remaja Kabupaten Maros. Fakultas Hukum. Universitas Hasanuddin. Makassar

Umum di Kota Maumere serta lokasi wilayah penelitian dimana peneliti memfokuskan pada Tata Kelola Angkutan Umum di Kota Maumere.

2.2 Landasan Konseptual

2.2.1 Fungsi

Pengertian fungsi menurut Kamus Lengkap Bahasa Indonesia merupakan kegunaan suatu hal, daya guna seta pekerjaan yang dilakukan.⁷ Ada pun menurut para ahli, definisi fungsi yaitu menurut The Liang Gie dalam Nining Haslinda Zainal fungsi merupakan sekelompok aktivitas yang tergolong pada jenis yang sama berdasarkan sifatnya, pelaksanaan atau pun pertimbangan lainnya. Definisi tersebut memiliki persepsi yang sama dengan definisi fungsi menurut Sutarto dalam Nining Haslinda Zainal (2008:22), yaitu Fungsi adalah rincian tugas yang sejenis atau erat hubungannya satu sama lain untuk dilakukan oleh seorang pegawai tertentu yang masing-masing berdasarkan sekelompok aktivitas sejenis menurut sifat atau pelakunya.

Sedangkan pengertian singkat dan definisi fungsi menurut Moekijat dalam NINING haslinda yaitu fungsi adalah sebagai suatu aspek khusus dari suatu tugas tertentu.⁸

2.2.2 Pengaturan

Pengertian pengaturan adalah proses atau upaya untuk mencapai tujuan. Sebagai contoh sederhana dan akrab dengan aktivitas sehari-hari dari konsep control

⁷ Sumber: Kamus Besar Bahasa Indonesia

⁸ Waluyo wirawan, Perpajakan Indonesia, Tahun 2002. Hlm 8.

atau pengaturan adalah saat mengendarai kendaraan. Tujuan yang diinginkan dari proses tersebut adalah berjalannya kendaraan pada lintasan yang diinginkan. Ada beberapa komponen yang terlibat di dalamnya, misalnya pedal gas, speedometer, mesin (penggerak), rem dan pengendara.

Sistem control berkendara berarti kombinasi dari komponen-komponen tersebut yang menghasilkan berjalannya kendaraan pada lintasan yang diinginkan.⁹

2.2.3 Transportasi

Transportasi didefinisikan sebagai suatu tindakan proses atau hal transportasi atau sesuatu yang ditransportasikan dan dengan kata kerja transport berarti “memindahkan dari suatu tempat ke tempat lain.” Dengan kata lain transportasi berarti suatu proses pergerakan atau perpindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan mempergunakan suatu sistem tertentu untuk maksud atau tujuan tertentu. Kegiatan manusia dalam memenuhi kebutuhannya menyebabkan mereka perlu bergerak dan saling berhubungan dalam hal ini transportasi menjadi bagian integral dari suatu fungsi masyarakat yang menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi.¹⁰

2.2.4 Terminal

⁹ Dr. Tjip Ismail, SH, MM, Pengaturan Pajak Daerah di Indonesia, Tahun 2007.

¹⁰Christian Yosua Palilingan dan J.A. Timboeleng, M.J.Paransa (2013). Analisa Karakteristik Moda Transportasi Angkutan Umum Rute Manado Tomohon Dengan Metode Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Sam Ratulangi Manado. Hal 588

Terminal merupakan unit fasilitas pelayanan umum, dalam hal ini pergerakan manusia dari suatu tempat. Terminal sebagai salah satu unsur transportasi angkutan merupakan bagian terpadu yang tidak dapat dipisahkan dari sistem angkutan. Terminal adalah tempat dimulai dan diakhirinya proses angkutan umum. Dapat juga sebagai tempat dimana angkutan umum berhenti untuk sementara yang terletak diantara titik awal dan akhirdari perjalanan suatu angkutan umum.¹¹

Adapun pembagian terminal berdasar-kan jenis angkutan yaitu :¹²

- 1) Terminal Penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
- 2) Terminal Barang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 31/1995, Terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanan-nya dibagi menjadi:

- a) Terminal Penumpang Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

¹¹Vivi Arianty TawarisdanL.I.R. Lefrandt,J.A. Timboeleng (2013). Penataan Terminal Angkutan Darat Towo'e Tahuna Di Kabupaten Kepulauan Sangihe. Jurnal Sipil Statik Vol.1 No.3, Februari 2013 (177-183). Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sam Ratulangi. Hal 178

¹²Ibid. Hal 178

- b) Terminal Penumpang Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
- c) Terminal Penumpang Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

2.2.5 Kebijakan Pemerintah Tentang Angkutan Umum

Kebijakan pemerintah tentang yang mengatur angkutan umum adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.¹³

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:¹⁴

- a) Asas transparan
- b) Asas akuntabel
- c) Asas berkelanjutan
- d) Asas partisipatif
- e) Asas bermanfaat
- f) Asas efisien dan efektif
- g) Asas seimbang

¹³Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

¹⁴Ibid. Pasal 2

h) Asas terpadu dan

i) Asas mandiri.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:¹⁵

- 1) Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsadan
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Kebijakan transportasi digunakan sebagai pedoman pelaksanaan kegiatan transportasi, adapun kebijakan transportasi sebagai menjadi 6 kebijakan yaitu :¹⁶

- 1) Kebijakan Transportasi yang Terkonsolidasi. Terkonsolidasi diartikan sebagai upaya pemanfaatan kapasitas moda transportasi yang tersedia secara maksimum. Pemanfaatan kapasitas sarana transportasi secara terkonsolidasi adalah mengupayakan factor penumpang (*passenger factor* atau sering disebut pula *load factor*) mencapai angka (presentase) yang tinggi.
- 2) Kebijakan Transportasi yang Terkoordinasi. Terkoordinasi diartikan bahwa masing-masing jenis sarana angkutan perkotaan dalam melaksanakan kegiatan usahanya, yaitu dalam penyediaan jumlah dan kapasitasnya yang ditempatkan

¹⁵Ibid. Pasal 3

¹⁶Eva Dewi Purita (2013). Pengelolaan Transportasi Umum Di Jalan Malioboro Yogyakarta. Jurusan Ilmu Administrasi Negara. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Yogyakarta. Hal 12-14

dalam rute atau trayek yang dilayaninya, penentuan rute atau trayek yang dialayani, penentuan tarif angkutan, pemberian izin usahadan lainnya, harus dilakukan secara terkoordinasi dengan baik, tidak seharusnya mengikuti kepentingan masing-masing operator. Terkoordinasi dengan baik dimaksudkan bahwa masing-masing sarana angkutan perkotaan yang berbeda-beda itu, dalam penyelenggaraan pelayanan kegiatan transportasi tidak dilakukan secara sendiri-sendiri, tetapi terkait satu sama lain.

- 3) Kebijakan Transportasi yang Terintegrasi. Terintegrasi atau terpadu dimaksudkan bahwa penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi perkotaan yang mencakup prasarana transportasi dan sarana transportasi dikelola dan dilaksanakan secara sistematis. Secara sistematis berarti keseluruhan unsur transportasi, yang meliputi prasarana transportasi dan sarana transportasi baik darat, laut dan udara dikelola dan dilaksanakan dalam kegiatan pelayanan transportasi yang terpadu, yang utuh secara menyeluruh.
- 4) Kebijakan Transportasi yang Tersinkronisasi. Tersinkronisasi berarti sesuai (kesesuaian) atau serasi (keserasian). Kebijakan transportasi yang tersinkronisasi dimaksudkan menyediakan berbagai sarana angkutan yang serasi dalam jenisnya, dalam jumlahnya dalam besaran kapasitas angkutnya. Jumlah sarana angkutan yang serasi dimaksudkan tersedia mencukupi, tidak perlu berlebihan atau tidak kekurangan Kebijakan transportasi yang

tersinkronisasi dimaksudkan untuk menyediakan jumlah dan kapasitas sarana angkutan yang serasi dengan besarnya kebutuhan jasa transportasi.

- 5) Kebijakan transportasi yang Berkesinambungan. Berkeseimbangan diartikan bahwa pelayanan transportasi diselenggarakan ke seluruh bagian wilayah daerah perkotaan, untuk memenuhi kebutuhan akan jasa transportasi bagi penduduk yang bermukim tersebar diseluruh bagian daerah perkotaan. Terlaksananya pembangunan perkotaan yang berkelanjutan ditunjang oleh pelayanan transportasi yang berkeseimbangan. Fungsi transportasi sangat penting dan strategis dalam melayani pembangunan dan pertumbuhan perkotaan yang cenderung semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk kota yang cukup tinggi.
- 6) Kebijakan transportasi yang Harmonis. Harmonis diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan melalui berbagai unsur, satu sama lain tidak terjadi benturan untuk menciptakan keadaan yang lebih tinggi. Sistem transportasi perkotaan yang harmonis dapat diwujudkan meliputi banyak faktor, diantaranya didukung oleh peraturan yang komprehensif, akomodatif dan implikatif, manajemen lalu lintas yang cerdas, kemampuan keterampilan pengelola dan perilaku kegiatan transportasi yang tinggi, serta kepedulian masyarakat luas.

Dari berbagai kebijakan diatas, kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah haruslah saling berkaitan agar pelaksanaan yang dilakukan dapat secara 1) kebijakan transportasi yang terkonsolidasi, 2) kebijakan transportasi yang terkoordinasi,

3)kebijakan transportasi yang terintegrasi,4) kebijakan transportasi yang tersinkronisasi, 5) kebijakan transportasi yang berkeseluruhan, 6) kebijakan transportasi yang harmonis. Dengan pelaksanaan yang sesuai dengan pedoman transportasi nasional maka dengan itu pemerintah akan dapat mengatur transportasi perkotaan menjadi lebih baik.

2.2.6 Kebijakan Pemerintah Daerah Sikka Tentang Angkutan Umum

Kebijakan Pemerintah Daerah Kabupaten Sikka yang mengatur tentang Tata Kelola Angkutan Umum di Kota Maumere diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Sikka Nomor 1 Tahun 2018 tentang Ketertiban Umum pada Pasal 9 ayat (1-5) :¹⁷

- a) Setiap angkutan umum wajib melintasi jalur ruas jalan sesuai trayek yang telah ditetapkan oleh Bupati atau Pejabat yang berwenang.
- b) Setiap pengemudi kendaraan umum wajib berhenti di tempat pemberhentian yang telah ditetapkan
- c) Setiap pemakai jasa angkutan umum wajib menunggu kendaraan di tempat pemberhentian yang telah ditetapkan.
- d) Setiap pengendara dan/atau penumpang kendaraan dilarang membuang sampah ke luar kendaraan.
- e) Setiap pengendara dan/atau penumpang kendaraan dilarang melakukan perbuatan asusila di dalam kendaraan

Langkah-langkah yang dilakukan dalam penertiban terhadap pelaku pelanggaran, yaitu :

¹⁷Pasal 9 ayat (1-5) Peraturan Daerah Kabupaten Sikka Nomor 1 Tahun 2018 tentang Ketertiban Umum

1. Penertiban terhadap pelaku pelanggaran yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah ini, dilakukan dengan cara:
 - a) Tegurandan/atau himbauan yang dilakukan secara lisan/tertulis oleh petugas untuk tidak melakukan kegiatan yang dilarang dan/atau membahayakan bagi pelanggar, serta mengganggu kepentingan masyarakat dan/atau lingkungan.
 - b) Peringatan secara tertulis oleh petugas untuk tidak melakukan kegiatan yang dilarang dan/atau membahayakan bagi pelanggar, serta mengganggu kepentingan masyarakat dan/atau lingkungan.
 - c) Penyerahan Penyandang Masalah Kesejahteraan Sosial (PMKS) ke panti sosial melalui instansi terkait dalam rangka pembinaan, setelah sebelumnya dibuat Berita Acara Pemeriksaan oleh PPNS.
 - d) Penghalauan yang dilakukan petugas jika pelanggar tidak mengindahkan peringatan dan/atau teguran, setelah diberitahu secara lisan/tertulis.
 - e) Pengajuan proses yustisial sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan
 - f) Penyimpanan dan pengamanan barang bukti berupa benda dan/atau barang hasil penertiban pada tempat/gudang milik Pemerintah Daerah setelah dibuatkan tanda terima dan/atau Berita Acara Penyitaan oleh PPNS.¹⁸
2. Penertiban Terhadap setiap orang yang patut diduga melakukan perbuatan asusila sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 26 huruf j, dilakukan penertiban berupa penghalauan secara paksa yang dilakukan oleh

¹⁸Ibid. Pasal 37 ayat (1)

petugas jika yang bersangkutan tidak mengindahkan teguran/himbauan lisan dari petugas.¹⁹

3. Penertiban terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (4) huruf k, huruf l dan huruf p, dikenakan sanksi berupa pencabutan pentil/penggempisan ban.²⁰
4. Barangbukti sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f, dapat diambil atau dimusnahkan apabila pelaku melarikan diri dan/atau telah ada putusan pengadilan terkait pelanggaran tindak pidana ringan.²¹

Adapun sanksi yang diberikan berupa administrative, yaitu :

1. Setiap orang yang melanggar ketentuan dalam Pasal 8 ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) huruf a, huruf b, huruf c, huruf e, huruf g, huruf h, huruf j, huruf k, huruf l, huruf m, huruf o, huruf p dan huruf q, Pasal 9, Pasal 10 huruf a, huruf b, huruf d, huruf f, huruf g dan huruf h, Pasal 11, Pasal 13, Pasal 14, Pasal 16, Pasal 17, Pasal 18 ayat (3), Pasal 19, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 22 huruf a, huruf b, huruf c dan huruf e, Pasal 23, Pasal 24, Pasal 25, Pasal 26 huruf a, huruf c sampai dengan huruf l, Pasal 27, Pasal 28, Pasal 29, Pasal 30, Pasal 32, Pasal 34 dan Pasal 35 dikenakan sanksi administratif berupa teguran lisan.²²

¹⁹Ibid. Pasal 37 ayat (2)

²⁰Ibid. Pasal 37 ayat (3)

²¹Ibid. Pasal 37 ayat (4)

²²Ibid. Pasal 50 ayat (1)

2. Dalam hal teguran lisan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dilaksanakan dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari, diberikan teguran tertulis.²³
- Apabila teguran tertulis tidak dilaksanakan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari, dikenakan sanksi administratif berupa pembekuan izin terhadap :
- a) izin angkutan umum dan bus kota.
 - b) izin usaha pengelola tempat hiburan.
 - c) izin jasa penyediaan akomodasi.
 - d) izin pengelolaan daya tarik wisata dan jasa makanan dan minuman.
 - e) izin usaha tempat rekreasi dan
 - f) izin usaha.²⁴
3. Pencabutan izin diberikan jika dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari setelah pembekuan izin, sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak dilaksanakan.²⁵
4. Setiap kendaraan yang mogok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf b, diderek/digembos bannya dan/atau diamankan.²⁶
5. Biaya derek dan pengamanan kendaraan, sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibebankan kepada pemilik kendaraan.²⁷

²³Ibid. Pasal 50 ayat (2)

²⁴Ibid. Pasal 50 ayat (3)

²⁵Ibid. Pasal 50 ayat (4)

²⁶Ibid. Pasal 51 ayat (1)

²⁷Ibid. Pasal 51 ayat (2)