

**IMPLEMENTASI TARIF RETRIBUSI PARKIR BERDASARKAN
PERATURAN DAERAH KOTA TANGERANG NOMOR 3 TAHUN 2014
TENTANG RETRIBUSI JASA USAHA****Muhammad Naufal Alfaraz**(Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)
(E-mail: naufal.alfaraz@gmail.com)**Rasji***(Corresponding Author)*(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Meraih Sarjana Hukum (S.H.) dari Universitas Tarumanagara (1991), Magister Hukum (M.H.) dari Universitas Indonesia (1997), dan Doktor (Dr.) dari Universitas Tarumanagara (2019))
(E-mail: rasji@fh.untar.ac.id)**Abstract**

Parking retribution are one source of Regional Original Income which has a high enough potential for financing regional expenditures in carrying out government and development tasks. Therefore, it is very necessary to have a legal certainty for the application of parking retribution rates regulated by the Regional Government based on applicable laws and regulations. How is the implementation of the parking retribution rate based on the Tangerang City Regional Regulation Number 3 of 2014 about Business Service Retribution? What are the obstacles to deal with in implementing the parking rates? The author examines this problem by using empirical legal research methods. Research data shows that parking management in Tangerang City was managed by PT TNG as a BUMD since March 2018 based on the Tangerang Mayor Regulation, with parking managed by PT TNG it makes regional original income from parking fees is not optimal, it is happens because of parking who managed by BUMD is excluded from the object of parking retribution. From the data on the realization of Tangerang City's original revenue in 2018 and 2019, it also shows an insignificant profits. Of course this is due to the obstacles faced by PT TNG, there are the parking rates regulated by the Regional Regulation are too cheap considering the current economic growth, then in its operations PT TNG is obliged to rent a land to the Tangerang City Government and also pay a tax of 20% (twenty percent) every month to be deposited into the regional treasury.

Keywords: *Implementation, Parking Retribution, Parking Fee.***Abstrak**

Retribusi parkir merupakan salah satu sumber dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang memiliki potensi cukup tinggi bagi pembiayaan pengeluaran daerah dalam melaksanakan tugas pemerintahan dan pembangunan. Oleh karena itu, sangat perlu adanya kepastian hukum untuk penetapan tarif retribusi parkir yang diatur oleh Pemerintah Daerah berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Bagaimana implementasi tarif retribusi parkir berdasarkan Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Retribusi Jasa Usaha? Kendala apa saja yang dihadapi dalam mengimplementasikan tarif parkir tersebut? Penulis dalam meneliti permasalahan di atas dengan menggunakan metode penelitian hukum empiris. Data penelitian memperlihatkan bahwa pengelolaan parkir di Kota Tangerang yang sebelumnya dikelola oleh UPT Perparkiran Dinas Perhubungan saat ini dikelola oleh PT TNG yang merupakan sebuah BUMD sejak bulan Maret 2018 berdasarkan Peraturan Walikota Tangerang, dengan dikelolanya

perparkiran oleh PT TNG tersebut membuat pendapatan asli daerah dari retribusi parkir tidak optimal, hal ini terjadi karena perparkiran yang pengelolaannya dilaksanakan oleh BUMD dikecualikan dalam objek retribusi parkir. Dari data realisasi pendapatan asli daerah Kota Tangerang pada Tahun 2018 dan 2019 juga menunjukkan perkembangan yang tidak signifikan. Tentu hal tersebut dapat terjadi mengingat kendala-kendala yang ditemui oleh PT TNG dalam mengelola perparkiran di Kota Tangerang. Kendala yang dihadapi oleh PT TNG yaitu seperti tarif parkir yang diatur oleh Perda Retribusi Jasa Usaha terlalu murah mengingat perkembangan ekonomi saat ini, apalagi PT TNG tidak memiliki kewenangan untuk menetapkan tarif parkir; kemudian dalam operasionalnya PT TNG wajib sewa lahan kepada Pemerintah Kota Tangerang dan juga membayar pajak sebesar 20% (dua puluh persen) setiap bulan untuk disetorkan ke kas daerah.

Kata Kunci: *Implementasi, Retribusi Parkir, Tarif Parkir.*

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia di dalam menjalankan kehidupan sehari-hari dengan segala mobilitasnya pasti membutuhkan alat transportasi untuk berpindah dari suatu tempat menuju ke tempat lain, misalnya dengan mengendarai kendaraan pribadi. Setiap pergi ke lokasi yang menjadi tujuannya, pasti akan memikirkan tempat parkir untuk keamanan kendaraan miliknya.

Berhubungan dengan rasa aman tersebut, pengguna kendaraan pribadi rela untuk membayar sejumlah uang kepada juru parkir maupun penyedia jasa parkir berdasarkan pada jumlah tarif yang telah ditetapkan sebelumnya, baik itu melalui Peraturan Daerah (apabila pelayanan jasa parkir disediakan oleh Pemerintah Daerah) ataupun peraturan dari pihak swasta sebagai penyedia jasa parkir.

Hal ini tentu saja terkait akan hak serta kewajiban para pihak, pengguna jasa parkir tersebut tentu memiliki hak atas keamanan kendaraan miliknya dan berkewajiban untuk membayar sejumlah uang kepada penyedia jasa parkir berdasarkan tarif yang telah diatur. Sementara itu, penyedia jasa parkir memiliki hak untuk menerima pembayaran atas jasa pelayanan parkir sesuai dengan tarif yang telah ditentukan dan berkewajiban untuk menjaga keamanan dari kendaraan tersebut.

Akan tetapi, pada praktiknya seringkali terjadi pelanggaran terhadap hak dan kewajiban tersebut. Misalnya yaitu peraturan mengenai

tarif parkir yang ditetapkan oleh penyedia jasa parkir maupun juru parkir dengan memintakan tarif melebihi besaran tarif retribusi parkir yang telah ditentukan dalam Perda.

Selain berhubungan dengan hak dan kewajiban tersebut, tarif retribusi parkir sebagaimana telah ditentukan oleh Perda itu seharusnya terlaksana secara lebih baik, dikarenakan retribusi parkir merupakan bagian dari PAD yang memiliki potensi cukup tinggi dalam membiayai kegiatan pembelanjaan daerah untuk menjalankan tugas pemerintahan serta pembangunan. Maka sangat perlu adanya kepastian hukum untuk penerapan tarif retribusi parkir yang diatur oleh Pemda melalui peraturan perundang-undangan.

Dalam rangka memberikan kepastian hukum bagi penyedia jasa parkir dan pengguna jasa parkir serta bagi kepentingan retribusi daerah, maka perlu pengendalian dan pengawasan secara normatif. Pemkot Tangerang telah mengeluarkan Perda No 3 Tahun 2014 tentang Retribusi Jasa Usaha yang di dalamnya terdapat satu lampiran yang terkait dengan tarif retribusi parkir.

Menurut amanat Pasal 18 ayat (6) UUD 1945, bahwa pemerintahan daerah memiliki hak untuk menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain dalam melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan. Dalam hal ini berarti pemprov, pemkab, dan pemkot memiliki hak dalam menetapkan perda mengenai retribusi daerah yang dalam hal ini termasuk dengan tarif retribusi parkir.

Retribusi merupakan pembayaran dari warga masyarakat kepada pemerintah sebab terdapat jasa tertentu yang diberikan oleh pemerintah bagi warga masyarakat secara perorangan.¹ Kemudian, menurut Pasal 1 ayat 64 UU No 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang dimaksud Retribusi Daerah adalah:

“Pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah

¹ Marihot Pahala Siahaan, *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah* (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), 4.

daerah untuk kepentingan pribadi atau orang. Salah satu contoh retribusi adalah retribusi pelayanan parkir yang disediakan oleh pemerintah dan dikelola oleh pemerintah”.

Berikut beberapa ciri yang terdapat dalam pemungutan retribusi di Indonesia²:

1. Retribusi yaitu pemungutan yang dipungut sesuai dengan undang-undang dan perda yang bersangkutan.
2. Hasil pendapatan retribusi disetorkan ke kas pemda.
3. Pihak yang membayar retribusi mendapat kontraprestasi (balas jasa) secara langsung dari pemda atas pembayaran tersebut.
4. Retribusi terhutang bila terdapat jasa yang diselenggarakan oleh pemda yang dinikmati oleh orang atau badan.
5. Sanksi yang dikenakan pada retribusi adalah sanksi secara ekonomi, apabila tidak melakukan pembayaran retribusi, maka tidak dapat memperoleh jasa yang diselenggarakan oleh pemda.

Oleh karena itu, dengan dikeluarkannya Perda No 3 Tahun 2014 tentang Retribusi Jasa Usaha, memuat ketentuan yang mengatur tarif parkir sesuai dengan berbagai jenis kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh Pemda sebagai tarif retribusi parkir. Dalam Perda tersebut, tarif retribusi parkir tertulis bahwa untuk jenis roda dua sebesar Rp. 1.000,- (seribu rupiah), roda tiga sebesar Rp. 1.500,- (seribu lima ratus rupiah), roda empat sebesar Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah), roda enam sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah), dan lebih dari roda enam sebesar Rp. 10.000,- (sepuluh ribu rupiah).

Maka berdasarkan penetapan jumlah tarif retribusi parkir tersebut, seharusnya penyedia jasa parkir maupun juru parkir mengikuti ketentuan tarif retribusi parkir berdasarkan ketentuan dalam Perda No 3 / 2014. Akan tetapi dalam penyelenggaraan retribusi pelayanan parkir tersebut ditemui beberapa kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan retribusi parkir, seringkali ditemukan penyedia jasa parkir dan juru parkir yang tidak

² *Ibid*, 6-7.

menerapkan hal tersebut, diantaranya yaitu kurangnya sosialisasi dari pemerintah daerah tentang pelayanan retribusi parkir, juru parkir yang tidak mengembalikan uang yang jumlahnya lebih dari tarif parkir, serta terdapat pungutan liar (pungli) untuk parkir yang dimanfaatkan oleh banyak oknum kepada subyek retribusi parkir serta ketidakpahaman para subyek retribusi mengenai pembayaran yang dilakukan kepada pemda seperti yang terjadi di beberapa pasar tradisional di Kota Tangerang yang sebelumnya telah dilakukan pra-penelitian oleh penulis. Hal ini tentu saja tidak sejalan dengan implementasi tarif retribusi parkir berdasarkan ketentuan yang terdapat di peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan uraian di atas, maka judul yang diangkat pada penelitian ini adalah “IMPLEMENTASI TARIF RETRIBUSI PARKIR BERDASARKAN PERATURAN DAERAH KOTA TANGERANG NOMOR 3 TAHUN 2014 TENTANG RETRIBUSI JASA USAHA”.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka permasalahan dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana implementasi tarif retribusi parkir yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Retribusi Jasa Usaha?
2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam mengimplementasikan tarif retribusi parkir yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Retribusi Jasa Usaha?

C. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Pada penelitian ini, metode penelitian yang digunakan yaitu penelitian sosiologis atau empiris. Hal ini dilakukan dalam rangka mengetahui secara langsung bagaimanakah implementasi dari penerapan tarif retribusi parkir berdasarkan Peraturan Daerah Kota

Tangerang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Retribusi Jasa Usaha di Kawasan Pasar Lama, Kawasan Pasar Anyar dan Kawasan Pendidikan Cikokol.

2. Sifat Penelitian

Pada penelitian ini, sifat metode penelitian yang digunakan adalah penelitian yang bersifat preskriptif. Penelitian yang bersifat preskriptif ini tujuannya agar dapat memberi gambaran maupun merumuskan permasalahan berdasarkan pada keadaan serta fakta yang terdapat dalam hasil penelitian yang sudah dilakukan.³ Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan karena bertujuan untuk mengetahui bagaimana efektivitas dari penerapan tarif retribusi parkir di kawasan khusus dan berusaha untuk mendeskripsikan atau menjelaskannya secara utuh dan jelas berdasarkan fakta yang terjadi di lapangan.

3. Jenis dan Teknik Pengumpulan Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

- a. Data Primer, yaitu merupakan data yang diperoleh secara langsung dari narasumber dengan menggunakan metode wawancara. Berikut narasumbernya:
 - 1) Dinas Perhubungan Kota Tangerang.
 - 2) PT Tangerang Nusantara Global (TNG).
 - 3) Petugas Parkir.
 - 4) Masyarakat.
- b. Data Sekunder, yaitu merupakan data yang diperoleh melalui berbagai sumber literatur berupa data kepustakaan yang sesuai dengan penelitian ini seperti peraturan perundang-undangan,

³ Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2013), 9.

buku, jurnal, serta laman internet. Pada penelitian ini, data sekunder dikelompokkan menjadi tiga bahan hukum, yaitu:

- 1) Bahan hukum primer, yaitu merupakan peraturan perundang-undangan yang terkait erat dengan penelitian ini, yang terdiri atas:
 - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
 - b) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
 - c) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
 - d) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
 - e) Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha.
 - f) Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha.
 - g) Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 16 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum.
 - h) Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 4 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 16 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum.
 - i) Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan PT Tangerang Nusantara Global.

- j) Peraturan Walikota Tangerang Nomor 43 Tahun 2017 tentang Pengawasan dan Pengendalian Kegiatan Parkir Kendaraan di Jalan.
 - k) Peraturan Walikota Tangerang Nomor 57 Tahun 2018 tentang Pencabutan Atas Peraturan Walikota Nomor 35 Tahun 2018 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Perparkiran Pada Dinas Perhubungan.
- 2) Bahan hukum sekunder, adalah bahan hukum yang menjelaskan bahan hukum primer, yang terdiri atas:
- a) Buku-buku yang berkaitan dengan permasalahan pada penelitian ini.
 - b) Jurnal-jurnal hukum yang relevan.
 - c) Artikel hukum.
- 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk atas bahan hukum primer dan sekunder, yang terdiri atas:
- a) Kamus Besar Bahasa Indonesia.
 - b) Kamus Hukum.
 - c) Situs internet yang berkaitan dengan penelitian.

Di dalam penelitian, pada umumnya dikenal tiga jenis alat pengumpulan data, yaitu studi dokumen atau bahan pustaka, pengamatan atau observasi, dan wawancara atau interview. Ketiga alat tersebut dapat dipergunakan masing-masing, atau bersama-sama.⁴ Untuk observasi dibedakan menjadi observasi langsung dan tidak langsung, serta wawancara dibedakan menjadi komunikasi langsung dan tidak langsung.⁵ Observasi adalah pengamatan yang dilakukan

⁴ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 2006), 21.

⁵ Hadari Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial* (Yogyakarta: UGM Press, 2015), 100.

secara sengaja dan sistematis mengenai fenomena sosial dan gejala-gejala psikis untuk kemudian dilakukan pencatatan.⁶

Pada penelitian ini, teknik atau alat pengumpulan data yang digunakan yaitu dengan melakukan observasi dan wawancara mendalam dengan narasumber, dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan Kota Tangerang, PT. Tangerang Nusantara Global (TNG), Petugas Parkir dan Masyarakat. Kemudian, Observasi dilakukan untuk melihat secara langsung lokasi yang digunakan untuk kegiatan kawasan parkir yang dikelola oleh PT. Tangerang Nusantara Global (TNG). Sementara kegiatan wawancara dilakukan untuk mendapatkan data secara langsung dari sumber data, baik dari pembuat kebijakan, aparat penegak hukum maupun dengan pengelola parkir itu sendiri.

Lokasi diadakannya observasi dalam penelitian ini dibatasi hanya pada kawasan parkir yang dikelola oleh PT Tangerang Nusantara Global (TNG) yang berada di Kota Tangerang, Provinsi Banten.

Narasumber yang akan diwawancarai pada penelitian ini diantaranya adalah Dinas Perhubungan Kota Tangerang, PT Tangerang Nusantara Global (TNG), Petugas Parkir dan Masyarakat yang menggunakan pelayanan fasilitas parkir yang dikelola oleh PT Tangerang Nusantara Global (TNG).

4. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif, yaitu bertujuan untuk memusatkan perhatian pada prinsip-prinsip umum yang mendasari perwujudan satuan-satuan gejala yang ada dalam kehidupan manusia, atau pola-pola yang dianalisis gejala-gejala sosial budaya dengan menggunakan

⁶ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990), 62.

kebudayaan dari masyarakat yang bersangkutan untuk memperoleh gambaran mengenai pola-pola tersebut.⁷

Pendekatan ini digunakan untuk mendapatkan penjelasan yang rinci mengenai hal-hal yang terjadi di dalam penelitian ini, yaitu implementasi tarif retribusi parkir di kawasan parkir yang dikelola oleh PT Tangerang Nusantara Global (TNG) yang berada di Kota Tangerang.

5. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh dalam proses penelitian ini belum dapat digunakan begitu saja tanpa adanya proses analisis data. Menurut Milles dan Huberman, analisis data terdapat tiga tahapan, yaitu:⁸

a. Reduksi Data

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data berlangsung terus-menerus selama proyek yang berorientasi penelitian kualitatif berlangsung.

b. Penyajian Data

Milles & Huberman membatasi suatu penyajian sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian-penyajian yang lebih baik merupakan suatu cara yang utama bagi analisis kualitatif yang valid, yang meliputi: berbagai jenis matrik, grafik, jaringan dan bagan. Semuanya dirancang guna menggabungkan informasi yang tersusun dalam suatu bentuk padu dan mudah diraih.

c. Penarikan Kesimpulan / Verifikasi

⁷ Burhan Ashofa, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), 20.

⁸ Milles dan Huberman, *Analisis Data Kualitatif* (Jakarta, UI Press, 1992), 16.

Penarikan kesimpulan menurut Milles & Huberman hanyalah sebagian dari suatu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Kesimpulan-kesimpulan juga diverifikasi selama penelitian berlangsung. Verifikasi itu mungkin sesingkat pemikiran kembali yang melintas didalam pikiran penganalisis (peneliti) selama ia menulis, suatu tinjauan ulang pada catatan-catatan di lapangan, atau mungkin menjadi begitu seksama dan menghabiskan tenaga dengan peninjauan kembali serta tukar pikiran diantara teman sejawat untuk mengembangkan kesepakatan intersubjektif atau juga upaya-upaya yang luas untuk menempatkan Salinan suatu temuan dalam seperangkat data yang lain.

II. PEMBAHASAN

Parkir menurut KBBI yaitu mengentikan atau menaruh kendaraan bermotor untuk beberapa saat di lokasi yang telah disiapkan. Berdasarkan Pasal 1 ayat 6 Perwal Tangerang No 43 Tahun 2017, parkir ialah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat serta ditinggal oleh pengemudinya.

Retribusi parkir adalah salah satu bagian dari retribusi jasa usaha dan retribusi jasa umum. Pemungutan retribusi parkir merupakan implementasi dari pelaksanaan otonomi daerah yang luas, nyata, dan bertanggung jawab berdasarkan UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Pemda). Pemungutan retribusi parkir ini merupakan salah satu upaya Pemkot Tangerang dalam mengembangkan potensi daerah untuk memperoleh Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang optimal sehubungan dengan penyelenggaraan tugas dan pembangunan daerah.

Dalam pemungutan retribusi parkir di Kota Tangerang dibedakan jadi 2 (dua) jenis, yaitu retribusi tempat khusus parkir yang berdasarkan Perda No 3 Tahun 2014 dan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum yang berdasarkan Perda No 4 Tahun 2014.

Dahulu pengelolaan parkir di Kota Tangerang dilaksanakan oleh UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Tangerang, seperti Kawasan Pendidikan Cikokol, Kawasan Pasar Anyar dan Kawasan Pasar Lama, lalu kemudian pada Tahun 2018 berdasarkan Peraturan Walikota Tangerang Nomor 551/Kep.417-Dishub/2017 tentang Penempatan Tempat Parkir di Tepi Jalan Umum dan Tempat Khusus Parkir pengelolaan perparkiran di Kota Tangerang dialihkan kepada PT Tangerang Nusantara Global (TNG).⁹

Perlu untuk diketahui, bahwa PT TNG berdiri sejak diberlakukannya Perda No 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan PT Tangerang Nusantara Global (TNG). Berdasarkan Pasal 5 Perda tersebut, PT TNG dapat menjalankan usaha di beberapa bidang, yaitu:

- a. infrastruktur;
- b. jasa Keuangan dan Permodalan;
- c. telekomunikasi;
- d. perparkiran;
- e. perdagangan dan jasa;
- f. pariwisata;
- g. jasa konsultasi; dan/atau
- h. properti.

Kemudian pada bulan Maret 2018, PT TNG mulai melakukan usaha di bidang perparkiran seiring dengan kebijakan Pemerintah Kota Tangerang melalui Perwal Nomor 551/Kep.417-Dishub/2017. Berdasarkan peraturan tersebut, saat ini ada 24 titik parkir yang dikelola oleh PT TNG. Dalam mengelola perparkiran ini, PT TNG sebagai BUMD wajib sewa lahan kepada Pemerintah Kota Tangerang untuk penggunaan lahan parkir.¹⁰

Pada dasarnya pemerintah mengkomodir adanya pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) seperti yang tertuang dalam UU Pemda. Bentuk

⁹ Peneliti, *Wawancara*, dengan Bapak Al Hasan Kepala Seksi Analisa dan Evaluasi Dinas Perhubungan Kota Tangerang, (Kota Tangerang: Kantor Dinas Perhubungan Kota Tangerang, 23 Agustus 2021).

¹⁰ Peneliti, *Wawancara*, dengan Bapak Rudi Haryadi Kepala Operasional PT Tangerang Nusantara Global, (Kota Tangerang: Kantor PT Tangerang Nusantara Global, 15 Juli 2021).

pemerintah mengakomodir adanya pembentukan BUMD tertuang dalam UU Pemda BAB XII tentang BUMD dari Pasal 331 hingga Pasal 343.¹¹

Dengan dialihkannya pengelolaan perpustakaan dari UPT Parkir Dishub kepada PT TNG, lalu kemudian Pemkot Tangerang mengeluarkan Perwal No 57 Tahun 2018 tentang Pencabutan Atas Perwal No 35 Tahun 2018 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Perpustakaan Pada Dinas Perhubungan yang mana dalam Pasal 1 Perwal tersebut mengatakan bahwa¹²:

“Mencabut dan menyatakan tidak berlaku Peraturan Walikota Nomor 35 Tahun 2018 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Perpustakaan pada Dinas Perhubungan (Berita Daerah Kota Tangerang Tahun 2018 Nomor 35)”.

Sehingga saat ini tugas Dishub hanya melakukan pengawasan dan evaluasi, serta melakukan pengembangan potensi-potensi titik parkir. Evaluasi tersebut dilakukan satu bulan sekali bersama dengan PT TNG tentang perkembangan parkir, kemudian pengawasan yang dilakukan Dishub seperti pendapatan parkir, penataan parkir, mengatasi kemacetan di titik parkir, salah satunya di Kawasan Pasar Lama agar lebih teratur. Dishub juga melakukan pembinaan mengenai perpustakaan kepada PT TNG untuk memberikan solusi dan pemecahan masalah bersama beberapa instansi terkait.¹³ Hal tersebut sebagaimana tercantum dalam Perwal No 43 Tahun 2017 tentang Pengawasan dan Pengendalian Kegiatan Parkir Kendaraan di Jalan.

Perlu untuk diingat, bahwa retribusi parkir di Kota Tangerang dibedakan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu retribusi tempat khusus parkir yang berdasarkan Perda No 3 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Perda No 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha dan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum yang berdasarkan Perda No 4 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas

¹¹ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587)*, Pasal 331-343.

¹² Kota Tangerang, *Peraturan Walikota Tangerang Nomor 57 Tahun 2018 tentang Pencabutan Atas Peraturan Walikota Nomor 35 Tahun 2018 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Perpustakaan Pada Dinas Perhubungan (Berita Daerah Kota Tangerang Tahun 2018 Nomor 57)*, Pasal 1.

¹³ Peneliti, *Loc.Cit.*

Perda No 16 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum. Kemudian mengenai objek retribusi parkir seperti yang tercantum dalam Pasal 17 Perda No 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha, mengatakan bahwa¹⁴:

(5) Objek Retribusi Tempat Khusus Parkir adalah pelayanan tempat khusus parkir yang disediakan, dimiliki, dan/atau dikelola oleh Pemda.

(6) Dikecualikan dari objek Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pelayanan tempat parkir yang disediakan, dimiliki, dan/atau dikelola oleh Pemerintah, BUMN, BUMD, dan pihak swasta.

Seperti yang dapat diketahui bahwa PT TNG merupakan sebuah BUMD, maka berdasarkan Perda tersebut pelayanan tempat khusus parkir yang disediakan, dimiliki dan/atau dikelola oleh PT TNG dikecualikan sebagai Objek Retribusi. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Rudi Haryadi sebagai Kepala Operasional PT TNG, beliau mengatakan bahwa PT TNG sebagai BUMD wajib sewa lahan kepada Pemerintah Daerah untuk penggunaan lahan parkir, selain itu dalam operasionalnya PT TNG diwajibkan untuk memenuhi pajak parkir sebesar 20% (dua puluh persen) dari pendapatan parkir setiap akhir bulan ke kas daerah.¹⁵

Akan tetapi, pada kenyataannya pengelolaan parkir yang dilakukan oleh PT TNG dalam memungut tarif parkir mengikuti ketentuan tarif retribusi parkir yang tercantum dalam Lampiran III Perda No 3 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Perda No 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha. Yang mana dalam ketentuan besaran tarif retribusi parkir tersebut, misalnya untuk kendaraan bermotor roda 2 (dua) tarifnya sebesar Rp. 1.000,- (seribu rupiah) dan untuk kendaraan bermotor roda 4 (empat) tarifnya sebesar Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah). Menurut Bapak Rudi Haryadi, mengenai besaran tarif parkir tersebut, PT TNG cukup dibebankan dalam hal operasional pengelolaan parkir dikarenakan pendapatan PT TNG tidak cukup besar dibandingkan dengan

¹⁴ Kota Tangerang, *Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha (Lembaran Daerah Kota Tangerang Tahun 2011 Nomor 15)*, Pasal 17.

¹⁵ Peneliti, *Loc.Cit.*

kewajiban-kewajiban PT TNG seperti sewa lahan parkir dan pajak sebesar 20% untuk disetor ke kas daerah setiap akhir bulan. Apalagi PT TNG mengelola beberapa titik parkir, misalnya Kawasan Pendidikan Cikokol, Kawasan Pasar Anyar, dan Kawasan Pasar Lama. Kemudian dalam rangka melakukan optimalisasi pendapatan perparkiran di Kawasan Pasar Anyar, PT TNG mendapati masih ada persoalan dari kelompok masyarakat dikarenakan memasang *gate* parkir. Lanjutnya, PT TNG menilai bahwa sampai saat ini mengenai tarif parkir yang ditentukan didalam Perda No 3 Tahun 2014 tersebut tidak optimal.¹⁶

Dalam mengelola perparkiran tentunya terdapat berbagai macam kendala seperti oknum juru parkir yang memintakan tarif parkir melebihi tarif yang ditentukan, juru parkir liar, dan kendala lainnya. Tentunya hal tersebut juga dialami oleh PT TNG dalam mengelola beberapa titik parkir di Kota Tangerang. Misalnya, seperti di Kawasan Pendidikan Cikokol, Kawasan Pasar Anyar, dan Kawasan Pasar Lama. Seperti yang dikatakan oleh Bapak Rudi Haryadi diatas, bahwa di Kawasan Pasar Anyar terdapat kendala dalam optimalisasi pendapatan parkir dengan kelompok masyarakat dikarenakan pemasangan *gate* parkir¹⁷. Belum lagi kendala-kendala yang terjadi di Kawasan Pasar Lama yang merupakan salah satu tempat wisata kuliner di Kota Tangerang yang sering dikunjungi oleh masyarakat Kota Tangerang maupun masyarakat kota lain. Berdasarkan hasil wawancara dengan Mas Ade, beliau mengatakan bahwa pengelolaan fasilitas parkir di Kawasan Pasar Lama kurang baik, karena selalu mengakibatkan kemacetan setiap akhir pekan, hal tersebut diakibatkan karena adanya juru parkir liar yang memperbolehkan pengunjung untuk parkir kendaraannya di bahu jalan yang bukan tempat untuk parkir, karena di sepanjang bahu jalan tersebut sudah ada rambu lalu lintas dilarang parkir dan dilarang berhenti. Selain karena adanya juru parkir liar, kemacetan tersebut juga terjadi karena terbatasnya tempat parkir di Kawasan Pasar Lama. Lanjutnya, beliau mengatakan kalau tarif parkir yang ditetapkan

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

dalam Perda Retribusi Jasa Usaha itu terlalu murah mengingat kondisi ekonomi saat ini. Selama beliau ke Kawasan Pasar Lama pun tidak pernah mendapatkan karcis parkir yang diberikan oleh Juru Parkir sebagai bukti pembayaran parkir, ia juga mengatakan biasanya membayar parkir motor sebesar Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah), karena memang sudah menjadi kebiasaan bahwa membayar parkir untuk motor sejumlah dua ribu, apalagi juru parkirnya suka *bete* kalau bayarnya hanya Rp. 1.000,- (seribu rupiah).¹⁸

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak X salah satu juru parkir di Kawasan Pasar Lama, beliau mengatakan bahwa dalam memungut tarif retribusi parkir mengikuti harga yang ditetapkan dalam Perda Retribusi Jasa Usaha, karena besaran tarif parkir tersebut juga terdapat di tiang yang telah dipasang di tiap titik parkir, namun menurutnya besaran tarif parkir tersebut terlalu murah. Beliau mengatakan dalam memungut tarif parkir tidak pernah memintakan tarif parkir melebihi yang diatur oleh Perda, akan tetapi lebih sering mendapati orang-orang yang membayar tarif parkirnya lebih dari yang diatur, seperti pengguna sepeda motor biasanya membayar parkir sebesar Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah), pengguna mobil biasanya ada yang membayar parkir sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah), beliau mengatakan bahwa hal itu mungkin sudah menjadi kebiasaan dikalangan masyarakat untuk membayar parkir dengan jumlah tersebut. Akan tetapi, beliau merasa bingung bila ada yang membayar lebih dari tarif tersebut, karena takut nantinya akan menjadi masalah. Kemudian beliau juga mengatakan bahwa dalam melaksanakan tugasnya sebagai juru parkir tidak mendapatkan gaji setiap bulan, karena sistem yang digunakan yaitu setoran ke PT TNG setiap bulan. Jadi dalam sistem tersebut beliau mengejar target untuk setoran, nanti jumlah sisa dari setoran tersebut untuk dirinya sendiri, hal itu menurutnya cukup berat karena pendapatan yang tidak pasti.¹⁹ Seperti yang dikatakan oleh Bapak Rudi Haryadi, bahwa PT TNG dalam mengelola perparkiran di Kawasan Pasar

¹⁸ Peneliti, *Wawancara*, dengan Mas Ade salah satu Masyarakat Kota Tangerang, (Kota Tangerang: Kawasan Pasar Lama, 21 Agustus 2021).

¹⁹ Peneliti, *Wawancara*, dengan Bapak X Juru Parkir di Kawasan Pasar Lama, (Kota Tangerang: Kawasan Pasar Lama, 21 Agustus 2021).

Lama bekerja sama dengan pihak ketiga, yaitu juru parkir. PT TNG juga membuat aturan dan ketentuan dalam pemungutan tarif parkir, serta didalam perjanjian kerjasama dengan para juru parkir tersebut PT TNG menerapkan sanksi bagi oknum juru parkir yang meminta tarif parkir tidak sesuai dengan ketentuan Perda, menata parkir di sekitar marka (rambu-rambu) dilarang berhenti dan dilarang parkir, sanksi yang diberikan kepada juru parkir oleh PT TNG yaitu, ditegur dan/atau diberhentikan. Lanjutnya, PT TNG juga selalu menghimbau kepada para juru parkir untuk taat kepada aturan-aturan yang berlaku dalam pelaksanaan pengelolaan parkir, walaupun pada prakteknya di lapangan seringkali masyarakat sudah terbiasa untuk membayar parkir lebih dari ketentuan Perda, meskipun ada juga masyarakat yang menegur apabila ada juru parkir yang meminta tarif lebih dari ketentuan. Maka dari itu, PT TNG membuat sanksi-sanksi tersebut bagi juru parkir, karena didalam Peraturan Daerah tidak mengatur hal tersebut.²⁰

Dalam rangka optimalisasi pendapatan parkir di bahu jalan, PT TNG terus mencari pola dengan melakukan survey ke beberapa daerah, yaitu Jakarta dan Bandung yang di beberapa lokasi parkirnya menggunakan pembayaran parkir dengan sistem *cashless*. Akan tetapi, PT TNG merasa apakah masyarakat mau untuk membayar parkir dengan alat pembayaran yang jaraknya tidak berdekatan dengan kendaraannya. Hal tersebut dilakukan oleh PT TNG untuk mengurangi beban personal, karena PT TNG juga membayar juru parkir, sedangkan pendapatan parkirnya tidak seimbang, ada yang berpotensi dan ada yang tidak berpotensi. Hal ini cukup menjadi kendala bagi PT TNG menurut Bapak Rudi Haryadi.²¹

Pada dasarnya seperti yang tercantum Pasal 331 ayat 4 UU Pemda mengenai tujuan Pendirian BUMD, menyatakan bahwa²²:

(4) Pendirian BUMD bertujuan untuk:

- a. memberikan manfaat bagi perkembangan perekonomian Daerah pada umumnya;

²⁰ Peneliti, *Loc.Cit.*

²¹ *Ibid.*

²² Indonesia, *Loc.Cit.*, Pasal 331 ayat 4.

- b. menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu bagi pemenuhan hajat hidup masyarakat sesuai kondisi, karakteristik dan potensi Daerah yang bersangkutan berdasarkan tata kelola perusahaan yang baik; dan
- c. memperoleh laba dan/atau keuntungan.

Berdasarkan peraturan diatas, apabila pengelolaan parkir yang dilakukan oleh PT TNG sebagai BUMD yang dimulai sejak bulan Maret 2018 dikaitkan dengan data realisasi pendapatan asli daerah Kota Tangerang pada Tahun 2018 dan 2019, maka dapat disimpulkan bahwa manfaat pengelolaan parkir yang dilakukan oleh PT TNG bagi perkembangan perekonomian Kota Tangerang tidak terlalu optimal. Hal ini tentunya dapat terjadi dikarenakan berbagai macam kendala yang terjadi dilapangan dalam pengelolaan parkir yang dilakukan oleh PT TNG.

Apabila dikaitkan dengan Retribusi Daerah, sebagaimana teori yang dikemukakan oleh Siahaan bahwa retribusi daerah merupakan pembayaran atas jasa dan/atau pemberian izin yang khusus disediakan dan diberikan oleh Pemda untuk kepentingan orang pribadi atau badan, maka apabila orang pribadi atau badan menikmati barang dan/jasa yang disediakan oleh Pemda diwajibkan untuk membayar retribusi sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Namun, apabila dikaitkan dengan keadaan yang terjadi dilapangan, kiranya dapat disimpulkan bahwa pengelolaan parkir yang dilakukan oleh PT TNG bukan merupakan pelayanan yang disediakan dan diberikan oleh Pemda. Selain itu, bila dikaitkan kembali dengan teori diatas, maka ketentuan tarif retribusi parkir yang diatur oleh Pemda seharusnya tidak dapat digunakan oleh PT TNG dalam memungut tarif parkir. Karena pada dasarnya PT TNG membayar pajak tiap bulan sebesar 20% (dua puluh persen) sebagaimana yang dikatakan oleh Bapak Rudi Haryadi²³, hal itu merupakan termasuk dalam pajak daerah. Kemudian, PT TNG juga merupakan sebuah BUMD yang mana dalam sumber PAD merupakan bentuk pengelolaan kekayaan daerah yang

²³ Peneliti, *Op.Cit.*

dipisahkan, hal ini juga dikarenakan Pemkot Tangerang menyertakan modal sebesar 99% (sembilan puluh sembilan persen) dalam pembentukan PT TNG.

Seperti yang dikemukakan oleh Rahardjo Adisasmita, bahwa ciri-ciri pokok retribusi, yaitu:

- a. Pungutan dilaksanakan oleh Pemda.
- b. Pengenaan pajak bersifat imbal prestasi atas jasa yang diberikan oleh Pemda.
- c. Dikenakan kepada orang atau badan yang memanfaatkan jasa yang disediakan oleh Pemda.²⁴

Berdasarkan ciri-ciri pokok retribusi tersebut, maka dapat disimpulkan kembali bahwa pemungutan tarif parkir yang dilakukan oleh PT TNG sebagai BUMD bukan merupakan bentuk retribusi.

Pada kenyataannya di lapangan, PT TNG tetap menggunakan tarif yang ditentukan dalam Perda Retribusi Jasa Usaha dalam melaksanakan pemungutan tarif parkir, hal ini tentu bertentangan. Akan tetapi, PT TNG tidak mempunyai kewenangan untuk menentukan tarif parkir sendiri, hal ini dikarenakan penetapan tarif retribusi parkir hanya dapat dilakukan oleh Pemda bersama dengan dinas terkait.

Seperti yang dikemukakan oleh Rudy Badrudin bahwa PAD ialah pemasukan daerah yang sumbernya dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah, yang bertujuan untuk memberikan keleluasaan pada daerah dalam menggali pendanaan dalam pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi.²⁵

Apabila memang PT TNG sebagai BUMD yang mempunyai kewajiban untuk sewa lahan dalam pengelolaan lahan parkir harus mengikuti tarif parkir yang ditetapkan dalam Perda Retribusi Jasa Usaha, maka sebaiknya Pemkot Tangerang segera melakukan peninjauan kembali mengenai tarif retribusi parkir dengan memperhatikan perkembangan ekonomi saat ini,

²⁴ Rahardjo Adisasmita, *Pengelolaan Pendapatan & Anggaran Daerah* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), 110.

²⁵ Rudy Badrudin, *Ekonomi Otonomi Daerah* (Yogyakarta: UPP STIM YKPN, 2011), 99.

sebagaimana tercantum dalam Pasal 90 UU No 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang mana hal tersebut dapat dilakukan dalam rangka optimalisasi Pendapatan Asli Daerah.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka penulis ingin menyampaikan kesimpulan mengenai implementasi tarif retribusi parkir yang diatur dalam Perda No 3 Tahun 2014 tentang Retribusi Jasa Usaha dan kendala yang dihadapi dalam mengimplementasikan tarif retribusi parkir yang diatur dalam Perda No 3 Tahun 2014 tentang Retribusi Jasa Usaha, sebagai berikut:

1. Implementasi tarif retribusi parkir berdasarkan Perda Retribusi Jasa Usaha tidak berjalan sebagaimana seharusnya karena tidak sesuai penerapannya, sehingga mengakibatkan pendapatan asli daerah yang juga tidak optimal. Hal ini dikarenakan PT TNG sebagai BUMD yang mengelola perparkiran di Kota Tangerang menerapkan tarif parkir seperti yang diatur dalam Perda Retribusi Jasa Usaha tersebut, karena seharusnya pengelolaan parkir yang dilakukan oleh BUMD itu dikecualikan dari Objek Retribusi, artinya pengelolaan perparkiran yang dilaksanakan oleh PT TNG seharusnya tidak menggunakan tarif yang diatur dalam Perda Retribusi Jasa Usaha. Apalagi dalam mengelola perparkiran itu, PT TNG diwajibkan sewa lahan kepada Pemerintah Kota Tangerang serta membayar pajak pendapatan parkir sebesar 20% (dua puluh persen) setiap bulan untuk disetor ke kas daerah. Akan tetapi pada prakteknya di lapangan, PT TNG tidak memiliki kewenangan apapun untuk menentukan tarif parkir sendiri, karena hanya Pemerintah Kota Tangerang bersama dengan Dinas terkait yang memiliki kewenangan untuk menentukan tarif parkir tersebut. Namun, sampai saat ini Pemerintah Kota Tangerang juga

tidak mengeluarkan peraturan perundang-undangan apapun untuk mengatur besaran tarif parkir yang baru. Mengingat bahwa tarif parkir yang diatur dalam Perda Retribusi Jasa Usaha tersebut sudah berusia 8 (delapan) tahun, Pemerintah Kota Tangerang terkesan mengabaikan ketentuan Undang-Undang untuk melakukan evaluasi tarif parkir setiap 3 (tiga) tahun sekali. Hal ini tentu sangat berpengaruh terhadap optimalisasi pendapatan perparkiran sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah, serta implementasi tarif parkir yang tidak berjalan optimal ini juga menjadi beban untuk PT TNG dalam hal operasional pengelolaan perparkiran akibat tarif parkir yang terlalu murah mengingat kondisi perkembangan ekonomi saat ini. Selain itu, dalam pengelolaan parkir di Kota Tangerang ini cukup rumit mengingat peraturan-peraturan yang berjalan tidak selaras dan tidak berada didalam satu peraturan saja.

2. Kendala yang dihadapi dalam mengimplementasikan tarif retribusi parkir sesuai yang diatur Perda Retribusi Jasa Usaha tersebut salah satunya yaitu tarif parkir yang terlalu murah. Mengingat bahwa masyarakat dalam melakukan pembayaran tarif parkir tersebut sudah terbiasa membayar lebih dari tarif yang ditentukan. Selain itu, kendala yang dihadapi dalam pengelolaan parkir yaitu adanya oknum juru parkir yang memintakan tarif parkir lebih dari tarif yang diatur, memperbolehkan parkir di sekitar rambu-rambu dilarang parkir dan dilarang berhenti, dan juga juru parkir resmi yang tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna jasa parkir sebagai bukti atas pembayaran parkir. Kendala lain yang dihadapi dalam rangka optimalisasi pendapatan parkir adalah masyarakat yang menolak atau tidak mendukung adanya pemasangan *gate* parkir, serta kurangnya kesadaran dari masyarakat untuk memarkirkan kendaraannya di tempat yang telah disediakan dan/atau diperbolehkan untuk parkir. Kendala-kendala ini dapat terjadi karena kurang tegasnya pemerintah

daerah dan PT TNG sebagai pengelola perparkiran dalam memberikan sanksi.

B. Saran

Berdasarkan dari kesimpulan yang telah dijabarkan diatas, maka penulis dapat memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Agar Pemerintah Kota Tangerang dapat memberikan solusi dalam menentukan tarif parkir bagi pengelola perparkiran di Kota Tangerang khususnya yang dikelola oleh PT TNG sebagai BUMD, semisal dengan membuat peraturan perundang-undangan yang baru untuk mengevaluasi serta menyelaraskan tarif parkir dan tata cara pengelolaan perparkiran ke dalam satu peraturan perundang-undangan yang sama. Tentu hal ini perlu dilakukan mengingat tarif parkir saat ini sudah berusia 8 (delapan) tahun, serta dengan perkembangan ekonomi saat ini tentu diharapkan dengan evaluasi dan penyelarasan tersebut dapat menciptakan efisiensi dan efektivitas suatu peraturan perundang-undangan, sehingga tujuan Pemkot Tangerang untuk melaksanakan optimalisasi pendapatan asli daerah juga dapat tercapai.
2. Mendorong agar Pemkot Tangerang dapat memperhatikan kendala-kendala yang dihadapi dalam pengelolaan parkir, salah satunya dengan memuat sanksi-sanksi yang tegas bagi para oknum juru parkir yang nakal dan juru parkir ilegal.
3. Mendorong agar Pemkot Tangerang dapat bekerja sama dengan PT TNG untuk merealisasikan rencana penggunaan sistem pembayaran parkir secara elektronik atau *cashless* sehingga pendapatan parkir dapat lebih optimal dan sesuai dengan tarif yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Hal ini merupakan bentuk efisiensi dalam pengelolaan parkir, serta merupakan bentuk nyata bahwa Kota Tangerang yang merupakan salah satu *Smart City* di Indonesia menggunakan sistem pembayaran parkir yang mengikuti perkembangan teknologi.

IV. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Adisasmita, Rahardjo. *Pengelolaan Pendapatan & Anggaran Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014.

Ashofa, Burhan. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, 2010.

Badrudin, Rudy. *Ekonomi Otonomi Daerah*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN, 2011.

HS, Salim dan Erlies Septiana Nurbani. *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2013.

Milles dan Huberman. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: UI Press, 1992.

Nawawi, Hadari. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: UGM Press, 2015.

Siahaan, Marihot Pahala. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Rajawali Pers, 2010.

Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, 2006.

Soemitro, Ronny Hanitijo. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990.

B. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha.

Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 16 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum.

Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 15 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha.

Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 4 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum.

Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 10 Tahun 2016 tentang
Pembentukan PT Tangerang Nusantara Global.
Peraturan Walikota Tangerang Nomor 43 Tahun 2017 tentang Pengawasan
dan Pengendalian Kegiatan Parkir Kendaraan di Jalan.
Peraturan Walikota Tangerang Nomor 57 Tahun 2018 tentang Pencabutan
Atas Peraturan Walikota Nomor 35 Tahun 2018 tentang Pembentukan
Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Perparkiran Pada
Dinas Perhubungan.

C. Wawancara

Ade. *Masyarakat di Kawasan Pasar Lama Kota Tangerang*. Kota
Tangerang, 21 Agustus 2021.
Hasan, Al. *Kepala Seksi Analisa dan Evaluasi pada Dinas Perhubungan
Kota Tangerang*. Kota Tangerang, 23 Agustus 2021.
Hariyadi, Rudi. *Kepala Operasional pada PT Tangerang Nusantara
Global (TNG)*. Kota Tangerang, 15 Juli 2021.
X. *Juru Parkir di Kawasan Pasar Lama Kota Tangerang*. Kota Tangerang,
21 Agustus 2021.