

PEMUNGUTAN RETRIBUSI PARKIR DI MINIMARKET DITINJAU DARI PERATURAN DAERAH KOTA SURABAYA NOMOR 3 TAHUN 2018 TENTANG PENYELENGGARAAN PERPARKIRAN DI KOTA SURABAYA

Anggit Daka Satryadewa¹, Rosalinda Elsin Latumahina²

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Email : rosalindael@untag-sby.ac.id

ABSTRACT

Transportation is frequently recognized by many as crucial to the success of a country due to the fact that supports effortless movement of people and goods and contributes to longterm development. The overall objective of transportation is to minimize travel times while stimulating human activity by facilitating connections throughout destinations faster. It must be done to take on transportation wholeheartedly, taking into thought not simply the present situation and conditions but also the environment that surrounds it, including facilities and infrastructure. In addition to an abundance of places to park and expanding vehicular traffic, congestion might get worse as a consequence of a deficiency of supportive infrastructure and facilities. Surabaya is Indonesia's second-largest city after DKI Jakarta. In recognition of Surabaya's their image as a metropolis, numerous citizens of other nearby towns decide to make their homes there. Compared with the Central Statistics Agency, Surabaya is projected to be residence approximately 3,157,126 the residents in the year 2020. The astronomical population of the city as well as the immigrant population from outside Surabaya searching jobs or higher learning also contributed to the city's considerable vehicle occupancy. With so many available parking spots and appropriate ways to get around, the total number of motorized vehicles both two and four wheeled has declined. Based on the Surabaya City Regional Regulation, Law Number 3 of 2018 concerning the Implementation of Parking in the City of Surabaya defines parking as the act of a vehicle putting an end to or standing fixed while the driver dismisses it.

Keywords: Transportation, Surabaya, Parking Levy

ABSTRAK

Transportasi sering diakui oleh banyak orang sebagai hal yang penting bagi keberhasilan suatu negara karena mendukung pergerakan orang dan barang yang mudah dan berkontribusi pada pembangunan jangka panjang. Tujuan keseluruhan transportasi adalah untuk meminimalkan waktu perjalanan sambil merangsang aktivitas manusia dengan memfasilitasi koneksi ke seluruh tujuan lebih cepat. Harus dilakukan untuk melakukan transportasi dengan sepenuh hati, dengan mempertimbangkan tidak hanya situasi dan kondisi saat ini tetapi juga lingkungan yang mengelilinginya, termasuk sarana dan prasarana. Selain banyaknya tempat untuk parkir dan memperluas lalu lintas kendaraan, kemacetan mungkin menjadi lebih buruk sebagai konsekuensi dari kurangnya infrastruktur dan fasilitas yang mendukung. Surabaya adalah kota terbesar kedua di Indonesia setelah DKI Jakarta. Sebagai pengakuan atas citra Surabaya sebagai kota metropolitan, banyak warga kota-kota terdekat lainnya memutuskan untuk membuat rumah mereka di sana. Dibandingkan dengan Badan Pusat Statistik, Surabaya diproyeksikan menjadi tempat tinggal sekitar 3.157.126 penduduk pada tahun 2020. Populasi astronomi kota serta populasi imigran dari luar Surabaya mencari pekerjaan atau pendidikan tinggi juga berkontribusi terhadap hunian kendaraan kota yang cukup besar. Dengan banyaknya tempat parkir yang tersedia dan cara yang tepat untuk berkeliling, jumlah total kendaraan bermotor baik roda dua maupun empat menurun. Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Surabaya, Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir di Kota Surabaya mendefinisikan parkir sebagai tindakan kendaraan yang mengakhiri atau berdiri tegak sementara pengemudi menolaknya.

Kata kunci: Transportasi, Surabaya, Retribusi Parkir

PENDAHULUAN

Pada umumnya mampu membawa orang dan barang dengan lancar dan juga untuk pembangunan jangka panjang menganggap transportasi penting bagi pembangunan suatu negara. Tujuan transportasi adalah untuk mempromosikan aktivitas manusia dan membuatnya lebih cepat untuk menghubungkan satu lokasi ke lokasi lain untuk secara signifikan mengurangi panjang perjalanan. Transportasi harus dicapai secara holistik yang menggabungkan tidak hanya keadaan dan kondisi transportasi tetapi juga lingkungan yang dipengaruhinya, termasuk fasilitas dan infrastruktur. Dengan beberapa tempat parkir yang tersedia dan meningkatnya lalu lintas kendaraan dalam pertumbuhan zaman, infrastruktur dan fasilitas yang kurang mendukung dapat meningkatkan kemacetan

Setelah DKI Jakarta, Kota terbesar kedua di setiap wilayah Indonesia adalah Surabaya. Sehubungan dengan keunggulan Surabaya sebagai daerah perkotaan, banyak orang dari kota-kota terdekat memutuskan untuk membuat rumah mereka di sana. Badan Pusat Statistik memperkirakan sekitar 3.157.126 orang menghuni Surabaya sepanjang tahun kalender 2020. Imigran dari luar kota Surabaya yang mencari pekerjaan atau sekolah juga memiliki pengaruh pada ukuran populasi kota yang besar, yang akhirnya mengakibatkan peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Surabaya. Dengan banyaknya parkir mobil serta sarana transportasi yang memadai, Kendaraan yang berisi sepasang roda dan keempatnya telah menjadi lebih umum bertambah. Akibatnya, banyak pengguna kendaraan bergantung pada tepi. Masalah parkir bukanlah hal baru di zaman modern. Berdasarkan peraturan daerah Kota Surabaya, telah diundangkan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir Parkir di Kota Surabaya., mendefinisikan parkir sebagai praktik kendaraan berhenti atau berdiri tidak bergerak sementara pengemudi menolaknya. Di hampir setiap kota di Indonesia, termasuk Surabaya, mereka adalah dilema parkir yang sedang berlangsung. Karena kurangnya ruang yang dapat diakses, parkir telah menciptakan banyak masalah signifikan bagi kota Surabaya. Bahu jalan telah digunakan sebagai tempat parkir karena fakta bahwa tidak termasuk lagi

fasilitas parkir atau banyak di wilayah geografis Kota Surabaya, sehingga menurunkan lebar jalan serta total kapasitas bagian jalan yang terpisah. Kekurangan parkir.

Meskipun jumlah aktivitas di pusat kota memiliki efek mengenai lalu lintas kendaraan bermotor yang substansial di daerah itu. Akibatnya, banyak orang yang berbeda mengambil bagian dalam berbagai kegiatan sambil menjaga mobil di tempat parkir, terutama di sebelah jalur (di jalan parkir). Parkir off-street adalah frasa yang diterapkan ketika mengacu pada parkir tepi jalan yang luas. Menurut Jalur yang akan diikuti mengikuti format yang sama dengan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir di Kota Surabaya arsitektur pelayanan parkir. Operasi ilegal atau tanpa pemikiran sering dilakukan sebagai akibat dari berbagai tantangan dengan penanganan parkir di jalan raya umum. Tentu saja, ini memiliki efek luas lalu lintas keseluruhan dan pekerjaan lain di seberang jalan, berkontribusi terhadap berbagai kemacetan lalu lintas. Berhenti adalah skenario di mana mobil diam meskipun pengemudi tidak muncul; Parkir adalah tindakan berhenti atau diam sedangkan pengemudi mengeluarkan kendaraannya. Saat ini, parkir adalah salah satu faktor kunci yang mempengaruhi lalu lintas jalan raya, terutama di antara daerah perkotaan. Untuk memperhitungkan semua itu dan meningkatnya jumlah mobil di kota-kota modern, pemilik tempat parkir percaya bahwa setiap orang yang mengemudi pasti membutuhkan tempat parkir atau layanan terkait garasi lainnya. Mengingat pendapatan signifikan yang diperoleh dari layanan parkir ilegal, biasanya memicu persaingan ekonomi yang tidak sehat antara manajer parkir, kebocoran retribusi parkir dari pemerintah daerah, masalah yang berakhir dengan kekerasan antara organisasi yang biasanya mengatur tempat parkir, yang dapat berdampak buruk pada populasi umum.

METODE PENELITIAN

Metode dalam penelitian ini telah digunakan standar penelitian deskriptif, pendekatan hukum normatif, dan penambahan hukum dalam penyajian, bersama dengan penilaian data dengan menggunakan pendekatan kualitatif normatif, penyajian data menggunakan kerangka teoritis, serta pemahaman interpretasi data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Awal mula terjadinya agar kotamadya dapat mengatur dan melaksanakan kepentingan masyarakat lokal dan urusan negara sesuai dengan hukum dan peraturan, daerah yang mandiri harus memiliki otonomi daerah. Dalam pemenuhan undang-undang. Pada tahun 1999 dan 2004, Undang-Undang Nomor 32 memperkenalkan nilai-nilai dasar otonomi. Melalui penyerahan sejumlah tugas pemerintah pusat yang harus ditanggapi melalui pemerintah daerah dan menampilkan pengekanan di daerah tambahan pihaknya ingin membuka sistem pemerintahan, memperkuat pelayanan publik, dan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap kemitraan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah laba daerah yang diperoleh dari sumber yang diperbolehkan di dalam daerah, seperti dokumen pajak daerah, hasil retribusi daerah, dampak pengelolaan kekayaan daerah, dan cara lainnya. Berikan suhu wilayah dan cari pembayaran untuk memulai eksekusi Otonomi daerah sebagai contoh utama dari desentralisasi gagasan. Selain dikenal sebagai tempat wisata hosting meliputi wisata industri retail, wisata hiburan, dan wisata kuliner, Surabaya telah memiliki kapasitas untuk membantu menghasilkan persentase penting dari pendapatan daerah. Sektor industri pariwisata di Kota Surabaya memiliki pengaruh penting terhadap pertumbuhan ekonomi sebagai akibat dari seberapa besar kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah atau PAD kota pada tahun 2015, yang sampai pada presentasi yang melebihi tujuan luas 105% yang telah direalisasikan. Dinas Pengelolaan Keuangan dan Penerimaan Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang mengacu pada UPTD Parkir Pinggir Jalan Umum berperan dalam pelaksanaan pengawasan, pengumpulan, pengendalian, dan pengamanan garasi parkir di Kota Surabaya, demikian juga dengan Bidang Pajak Parkir Kota Surabaya penyusunan laporan keuangan terkait parkir.

Pajak parkir dan retribusi merupakan salah satu Retribusi dan pajak daerah memiliki ruang lingkup yang substansial untuk meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD) Kota Surabaya. Dengan meningkatnya jumlah mobil bermotor yang memasuki kota Surabaya oleh lebih dari antara sepuluh dan dua puluh ribu kendaraan setiap akhir pekan, biaya garasi Dan peluang retribusi itu menarik dan menarik. Juga, ini disertai bersama perluasan tempat parkir, yang terjadi setiap tahun karena jumlah taman dan kafe atau pusat masakan berkembang. Jika semua kendaraan dikumpulkan, oleh karena

itu berjalan meskipun ada alasan bahwa pengumpulan tersebut pada akhirnya akan membawa pajak dan biaya yang besar untuk pendapatan parkir. Surabaya harus membuat satu sama lain upaya sekarang dan masa depan untuk memperluas ke arah sektor otonom. Di fungsi pemerintahan kota Surabaya memaksimalkan uang tunai yang diperoleh dari dalam negeri melalui biaya kontribusi parkir dengan tujuan untuk membiayai dan melaksanakan program pembangunan. Karena pajak kontribusi parkir dapat dipungut secara efektif, efisien, Dalam rencana untuk meningkatkan keuntungan asli lokal, terutama di kota Surabaya, dapat memainkan peran yang lebih penting jika mereka berguna dan ekonomis. Ketika mempertimbangkan kontribusinya terhadap pajak daerah, pajak kontribusi parkir adalah salah satu sumber potensial pendapatan masyarakat.

Pembayaran untuk layanan tempat parkir dilakukan dengan menggunakan retribusi parkir, yang pada awalnya ditetapkan oleh pemerintah kota sesuai dengan spesifikasi sebagaimana ditentukan oleh undang-undang atau peraturan dan regulasi yang relevan. Layanan pemerintah daerah yang diberikan kepada pelanggan kesejahteraan publik dan konsumsi oleh pelanggan atau kelompok swasta merupakan dalam lingkup retribusi umum. Besaran biaya parkir akan berdasarkan Undang-Undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah tahun 2009, yang diatur lebih lanjut di tingkat limbah kabupaten dan kota dengan Peraturan Daerah, sebagaimana ditetapkan oleh pemerintah kabupaten atau kota yang adil. Tarif parkir bervariasi tergantung pada penerapan meter parkir umum dan tempat parkir tepi jalan. Meninjau proses daripada retribusi parkir untuk memverifikasi fungsi operasinya sesuai dengan Peraturan Daerah yang diperlukan adalah pendekatan yang paling efektif untuk menghasilkan pendapatan paling banyak dari tarif parkir. Dengan tujuan hanya mengizinkan zona yang ditentukan yang memungkinkan penggunaan kendaraan bermotor pribadi di mana lalu lintas perlu dikontrol dengan ketat, salah satu teknik manajemen lalu lintas lokal yang paling penting adalah penentuan biaya parkir. Jumlah yang harus dibayar saat menggunakan tempat parkir digunakan sebagai titik awal untuk penegakan biaya parkir. Setiap kendaraan yang parkir secara rutin di luar badan jalan akan dinilai biaya tahunan yang ditetapkan oleh pengelola. Klasifikasi tempat parkir, kapasitasnya untuk parkir, dan frekuensi kendaraan bermotor merupakan dasar untuk membuat aplikasi pajak. Pengguna tempat parkir harus bersedia mengeluarkan harga parkir ini untuk hak istimewa menikmati tempat parkir. Biaya parkir diperoleh oleh pengelola lot yang

bukan merupakan afiliasi dengan badan jalan, sementara biayanya disesuaikan agar sesuai dengan yang disarankan oleh administrasi kabupaten.

Dengan pertimbangan ini, tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk menyelidiki bagaimana retribusi parkir diambil, keberhasilan seperti apa serta dan bagaimana pemerintah menangani kontribusi parkir di kota Surabaya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui di mana harga parkir sesuai dengan pendapatan asli daerah. Untuk mengetahui efektivitas parking charge serta peran Pemerintah Daerah dalam mengatur administrasi biaya parkir di Kota Surabaya. Setelah memahami tentang potensi masalah yang mungkin muncul selama penentuan dan pengumpulan pungutan parkir pinggir jalan umum di Kota Surabaya, beberapa solusi berikut dikembangkan menunjukkan bahwa sumber daya manusia cukup atau berkualitas buruk apakah mereka berkaitan dengan penyediaan layanan, dan juga sangat sulit bagi petugas parkir yang baru direkrut untuk mematuhi standar minimum.

Dampak Dari Masalah Yang Timbul

Berikut ini adalah konsekuensi dari kesulitan yang UPTD Kantor Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum, organisasi yang bertanggung jawab untuk memantau pajak retribusi parkir, telah mengalami: (1) Namun demikian, sumber daya manusia, khususnya petugas parkir, tidak mencukupi. Sejumlah besar petugas parkir juga tidak bersekolah, yang membuat lebih sulit bagi individu untuk sepenuhnya memahami hukum daerah. Karena itu, mereka sering melanggar aturan dan peraturan yang ditetapkan oleh Badan UPTD Transportasi Parkir Umum Tepi Jalan. Meskipun beberapa individu terus beroperasi sedemikian rupa, petugas parkir kadang-kadang secara berkala melanggar aturan dan peraturan. Petugas parkir tetap melakukan kecurangan sebagai akibat dari kurangnya manajemen internal, atau lebih khusus lagi kurangnya hukuman yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Hal ini mengakibatkan penurunan biaya dan munculnya defisit adalah hasil dari pendapatan daerah Kota Surabaya yang jauh lebih sedikit daripada belanja konsumen daerahnya. Semua konsekuensi ini pada akhirnya menghasilkan pengurangan pendapatan parkir dari pajak, yang dengan cepat memberikan dampak negatif pada prosedur pengumpulan retribusi dan memotong pendapatan asli kota Surabaya. Berdasarkan penelitian

yang dilakukan penulis, ternyata pelaksanaan pungutan parkir oleh UPTD Dinas Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum Surabaya telah dilanda masalah, sumber masalah, dan dampak masalah. Situasi ini diperburuk oleh kurangnya sumber daya manusia petugas parkir yang tepat dan sistem pengawasan dan kontrol yang masih belum cukup untuk mengawasi pengumpulan retribusi. Selain itu, namun di sini tidak akan banyak area parkir di Surabaya, jumlah total pengemudi parkir terus tumbuh atau berkembang setiap tahun, menuntut mempekerjakan karyawan tambahan atau mempekerjakan asisten petugas parkir untuk membantu memarkir mobil ketika padat.

UPTD Kantor Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum mengeluarkan izin atas kenaikan petugas parkir, namun demikian DISHUB tidak membayar dapat memberikan insentif asisten petugas parkir. Asisten petugas parkir yang mendukung petugas parkir yang memenangkan izin akibatnya menggabungkan pendapatan petugas parkir. Dengan menaikkan tarif dan menghilangkan untuk membagikan tiket sebagai bukti layanan layanan parkir, petugas parkir melakukan penipuan sementara jumlah yang mereka bayarkan turun terkait dengan pembagian keuntungan dari kehormatan yang dikumpulkan ketika melakukan tanggung jawab tersebut. Dengan mengawasi dan membimbing petugas parkir, UPTD Kantor Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum juga telah melakukan tugasnya dengan baik. Namun demikian, petugas parkir akan melakukan tugas mereka dengan benar ketika mereka berada di bawah pengawasan petugas lapangan atau koordinator parkir. Meskipun tidak semua petugas parkir melakukan penipuan, itu masih akan memiliki konsekuensi secara keseluruhan sejauh mana pungutan diperoleh jika petugas lapangan pergi. Investigasi rasio penulis menemukan pemahaman bahwa kontribusi dibandingkan dengan kontribusi tradisional, parkir di tengah-tengah pendapatan awal kota masih berjumlah sangat sedikit untuk nama mereka rata-rata 0,45 untuk retribusi Layanan Pinggir Jalan Umum. Hal ini telah ditunjukkan pada tahun 2016 dengan mengumpulkan realisasi sebesar 94,41%, hal ini telah ditetapkan sangat efektif dalam membawa parkir di tengah-tengah penerimaan. Dengan selesainya Retribusi Parkir Pinggir Jalan Umum yang dimaksudkan, program ini mampu mencapai target 102,55% pada tahun 2017, menghasilkan penilaian optimis terhadap kinerja yang telah dilakukan.

Solusi Transportasi Parkir Pinggir Jalan Umum

Penulis berusaha untuk memberikan saran bagi pemecah masalah setelah memahami kira-kira masalah yang ada dan sebab dan akibat masalah telah muncul dari masalah dengan maksud memberikan solusi dalam memecahkan tantangan yang ditunjukkan sebagai berikut: (1) Dengan memberikan pelatihan dan bimbingan untuk sumber daya manusia petugas parkir bersertifikat, pemecah masalah dapat ditawarkan untuk menekankan atau meminimalkan kecurangan dalam pengumpulan biaya parkir. Ini akan menunjukkan atau meminimalkan frekuensi penipuan di lapangan. Petugas parkir pasti akan menumbuhkan disiplin dan berhenti terlibat dalam perilaku ilegal selama pengumpulan dengan bantuan pelatihan dan kepemimpinan yang diberikan kepadanya oleh UPTD Kantor Transportasi Parkir Pinggir Jalan Umum. UPTD Kantor Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum harus merangkul Penyelesaian BPJS Ketenagakerjaan secepat mungkin untuk kenyamanan petugas parkir.

Diyakini bahwa Walikota Kota Surabaya akan memahami dan menyetujui diskusi saat ini untuk menjamin tidak memburuk menjadi wacana yang kosong dari kenyataan. Karena petugas parkir adalah pekerja di samping itu, mereka membutuhkan keamanan kerja yang membuat mereka percaya diri. Diproyeksikan bahwa UPTD Kantor Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum ini akan terus meningkatkan pengawasan mereka terhadap petugas parkir sementara mereka mengumpulkan pembayaran untuk parkir di Surabaya. Hambatan terjadi terus-menerus dalam bentuk petugas parkir tidak menghormati standar saat ini dan kurangnya disiplin. Dalam rangka selain memastikan kinerja UPTD Kantor Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum yang pada tahun 2017 melebihi target yang telah ditetapkan, juga harus meningkatkan realisasi penerimaan retribusi parkir. Untuk memastikan bahwa tidak ada celah di mana individu dapat melanggar peraturan dan merugikan keuangan negara, sanksi tegas harus diberikan kepada pelanggar. Diharapkan UPTD Dinas Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum mulai menggulirkan program BPJS Ketenagakerjaan sesegera mungkin untuk memberikan jaminan kerja kepada petugas parkir ketika sedang menjalankan tugasnya sehingga petugas parkir lebih terlibat yang dipekerjakan di tempat parkir bisa mendapatkan bantuan jika mereka sakit tanpa mempedulikannya mengingat bahwa layanan semakin didedikasikan untuk masyarakat dan kesejahteraan umum mereka. Petugas parkir mungkin keliru percaya bahwa kendaraan berada dalam posisi yang belum benar-benar diizinkan untuk parkir

atau di ruang yang menampilkan tanda-tanda larangan parkir, sehingga berkontribusi pada penumpukan sepeda motor yang tidak sehat di daerah itu. Parkir yang tidak konstitusional ini menyebabkan kemacetan di daerah-daerah tertentu. Diharapkan UPTD Kantor Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum segera bertindak dan menjatuhkan hukuman berat guna mencegah inkonstitusional parkir pemerintah mengambil bagian dalam perilaku semacam ini.

KESIMPULAN

Rekomendasi yang mengikuti tentang pengaruh penentuan retribusi parkir terhadap pendapatan awal wilayah Kota Surabaya dapat ditarik berpusat pada pembahasan: Pada tahun 2012 dan 2015, hasil dari kinerja retribusi parkir tepi jalan umum menjadi tidak positif. Namun, dalam kinerja pengelola retribusi pada retribusi parkir menguat pada tahun 2013 dan 2015, dengan hasil yang sangat baik dalam pungutan yang dihasilkan dari parkir tepi jalan umum. Pada tahun 2016, itu menyentuh puncak dan mencapai hasil yang efektif karena mendekati target pemerintah. UPTD Pinggir Jalan Umum Paekir DISHUB Realisasi Retribusi Parkir berkinerja lebih kuat pada tahun 2017 dibandingkan dengan yang mereka capai dari tahun 2012 hingga 2016, meskipun faktanya masih belum dapat mencapai tujuan. Ini menggambarkan bahwa potensi baru-baru ini menjadi Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum. Secara umum, Retribusi Layanan Parkir Tepi Jalan Umum menyumbang 0,45% dari pendapatan kota. yang relatif sangat kecil terhadap keuangan masyarakat. Meski mewakili bagian yang sangat kecil, parkir di tengah-tengah dari pinggir jalan umum menyumbang pendapatan asli daerah (PAD) Kota Surabaya. Kendati demikian, pungutan parkir hanya menjadi salah satu sumber pendapatan asli daerah (PAD). Berikut ini tidak dimaksudkan untuk menunjukkan bahwa retribusi parkir tidak penting untuk menghasilkan PAD; sebaliknya, ini secara ketat menandakan bahwa keterlibatan keseluruhan dalam PAD umumnya kurang substansial dibandingkan dengan sumber lain. Proses peluncuran parking retribusi, dan ini dipantau oleh UPTD Dinas Perhubungan Surabaya, dimulai dengan pendaftaran dari petugas parkir dengan mengisi formulir. Setelah disetujui, formulir menjalani peninjauan di lapangan, dan pelatihan akan ditawarkan selama beberapa bulan untuk mendapatkan pengetahuan dan prosedur dalam proses

layanan parkir. Mekanisme akan dilengkapi dengan Kartu Tanda Penduduk Petugas Parkir (KIJP) dan atribut dari Parkir Tepi Jalan Umum DISHUB UPTD setelah percakapan pelatihan selesai. Namun, terlepas dari Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 1 Tahun 2009 dan No. 8 Tahun 2012, praktik yang diterapkan oleh pemohon atau petugas parkir di lapangan biasanya masih mengakibatkan kejahatan dan gagal mengikuti peraturan. Jukir umumnya menentang undang-undang karena lupa mengeluarkan pengguna layanan parkir tiket yang berhak diterima pelanggan dan biasanya mengirimkan tiket yang tidak sesuai dengan biaya yang ditentukan. Selain itu, petugas parkir sering menggunakan ruang yang berpotensi berada di luar batas tempat parkir atau tidak sesuai dengan area yang dialokasikan. Di beberapa daerah terpencil, orang liar mungkin juga diperhatikan kadang-kadang. Petugas parkir berusaha memungut biaya parkir dari pembeli yang melanggar UU No. 28 Tahun 2009, Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 1 Tahun 2009, dan Peraturan Walikota Surabaya No. 26 Tahun 2015. Petugas parkir masih secara teratur mengumpulkan harga yang lebih tinggi daripada jumlah yang ditetapkan atau diberikan oleh pemerintah, tergantung pada pembelajaran lapangan. Petugas parkir sering melanggar aturan karena mereka memiliki waktu yang sulit secara emosional dan merasa bahwa apa yang mereka buat tidak cukup untuk menjaga keluarga mereka sendiri. Petugas parkir secara teratur melakukan kejahatan akibat kurangnya pemahaman mereka tentang sumber daya manusia dan sikap apatis mereka terhadap dampak biaya parkir untuk kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Fungsi UPTD Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 1 Tahun 2009, Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 8 Tahun 2012, Peraturan Walikota Surabaya No. 3 Tahun 2017, dan Peraturan Walikota Surabaya No. 9 Tahun 2015, Dinas Perhubungan Parkir Pinggir Jalan Umum Surabaya mencari cara untuk mendapatkan hasil maksimal dari penerimaan dan pemungutan pungutan parkir. Aturan dan peraturan ini berfungsi sebagai dasar hukum operasional untuk parkir pinggir jalan umum. Departemen Perhubungan, khususnya UPTD Parkir Pinggir Jalan Umum dan divisi Operasi, sering menganalisis petugas parkir setiap hari selama tujuh hari seminggu untuk memastikan bahwa mereka hadir mengamati dan mengarahkan penumpang setiap kali diminta. Namun, masih lumrah bagi pengendara untuk datang dengan petugas parkir yang melanggar peraturan karena mereka tidak diawasi oleh polisi. Masyarakat terus-menerus mengkritik Departemen Perhubungan terhadap layanan yang ditawarkan oleh petugas

parkir. Dishub Kota Surabaya menerapkan sistem meteran parkir/electronic parking system yang telah berlaku Sejak 2016, masyarakat tetap bersemangat dalam menerapkan sistem yang sedang beroperasi. tujuan untuk menurunkan kecurangan dan pelanggaran petugas parkir. Dengan teknik ini, kontribusi yang ditukar dengan uang elektronik, atau e-money, dapat menyelesaikan masalah terkait pelanggaran petugas parkir.

DAFTAR PUSTAKA

- Hoesada. J. 2015. Bungai Rampai Akuntansi Pemerintahan. Edisi 1. Salemba Empat. Jakarta.
- Munawir. 1985. Pokok-pokok Perpajakan. Yogyakarta: Liberty
- Peraturan Daerah No 1 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran dan Retribusi Parkir. Kota Surabaya No. 5 Tahun 2000 Tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir.
- Kota Surabaya No. 8 Tahun 2012 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.
- Peraturan Walikota Kota Surabaya No. 36 Tahun 2015 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.
- Purhantara, W. 2010. Metode Penelitian Kualitatif untuk Bisnis. Edisi 1. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Purnamasari, I. 2015. Pelaksanaan Retribusi Parkir Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah. Skripsi. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia. Surabaya.
- Rahman .H. 2005. Pendapatan Asli Daerah. Jakarta : Arifgosita
- Religia. D. 2014. Analisis Pengaruh Efektivitas Pajak dan Retribusi Parkir Terhadap Efektivitas Pendapatan Asli Daerah Kota Bandung Tahun 2011 sampai 2013. Jurnal
- Siahaan. P. 2005. Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah. PT. Grafindo Persada. Jakarta. Sugiyono, 1999. Metode Penelitian Bisnis. CV. Alfaberta. Bandung.
- Sutopo. 2002. Pengantar Penelitian Kualitatif. Surakarta : Universitas Sebelas Maret Press
- Undang Undang Nomor. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah.
- Nomor. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- Nomor. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pasal 157.
- Nomor. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pusat dan Pemerintahan Daerah.
- Warsito. 2001. Hukum Pajak. Jakarta : PT Rajawali Grafindo Persada