



**EFEKTIVITAS PERATURAN DAERAH NOMOR 4
TAHUN 2004 TENTANG PENGELOLAAN TERMINAL
ANGKUTAN PENUMPANG DALAM PENINGKATAN
PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) DI
KABUPATEN PINRANG**

Oleh

**R A N O
B 111 01 028**

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| PERPUSTAKAAN PUSAT UNIV. HASANUDDIN | |
| Tgl. Terima | 29-5-06 |
| Asal Dari | Fale. Huleu |
| Banyaknya | 1 (satu) ds |
| Harga | H. |
| No. Inventaris | 376/29-5-06 |
| No. Kops | |

**PROGRAM KEKHUSUSAN HUKUM MASYARAKAT DAN
PEMBANGUNAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS
HASANUDDIN**

**MAKASSAR
2006**

HALAMAN JUDUL

**EFEKTIVITAS PERATURAN DAERAH NOMOR 4
TAHUN 2004 TENTANG PENGELOLAAN TERMINAL
ANGKUTAN PENUMPANG DALAM PENINGKATAN
PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) DI
KABUPATEN PINRANG**

Oleh

**R A N O
B11101028**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam rangka Penyelesaian Studi Sarjana
dalam Program Kekhususan Hukum Masyarakat dan Pembangunan
Program Studi Ilmu Hukum

Pada

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR
2006**



PENGESAHAN SKRIPSI

EFEKTIVITAS PERATURAN DAERAH NOMOR 4 TAHUN 2004 TENTANG PENGELOLAAN TERMINAL ANGKUTAN PENUMPANG DALAM PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) DI KABUPATEN PINRANG

Disusun dan diajukan oleh

R A N O
NIM B111 01 026

Telah dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Kekhususan Hukum Hukum Masyarakat Dan Pembangunan Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Pada Rabu, 8 Maret 2006 dan dinyatakan diterima

Panitia Ujian

Ketua,

Faisal Abdullah, S.H.,M.S.
Nip. 131 792 008

Sekretaris

Rastiawati, S.H.
Nip. 132 300 774



A.n. Dekan

DR. Abdul Razak, S.H.,M.H
Nip 131287216

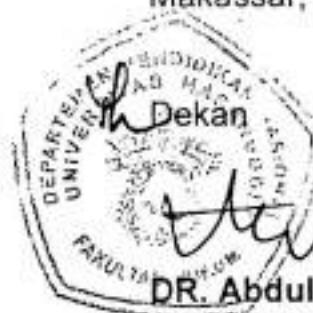
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa mahasiswa

Nama : R A N O
Nomor Induk : B111 01 028
Program Kekhususan : Hukum Masyarakat dan Pembangunan
Judul Skripsi : Efektivitas Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun
2004 Dalam Peningkatan Pendapatan Asli
Daerah (PAD) Di Kabupaten Pinrang.

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir
program studi.

Makassar, 17 Februari 2006



DR. Abdul Razak, S.H.,M.H.
Nip 131 287216

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa

Nama : R A N O
Nomor pokok : B111 01 028
Program kekhususan : Hukum Masyarakat dan Pembangunan
Judul skripsi : Efektivitas Peraturan Daerah Nomor 4
Tahun 2004 Dalam Peningkatan
Pendapatan Asli Daerah (PAD) Di
Kabupaten Pinrang


Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, Februari 2006

Pembimbing I


Dr.H.A.Pangerang Moenta, S.H.,M.H.DFM.
Nip 131 661 823

pembimbing II


Hamzah Halim, S.H.,M.H.
Nip 132 240 356

ABSTRAK

RANO (B11101028), *Efektivitas Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2004 Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kabupaten Pinrang* (dibimbing oleh A. Pangerang Moenta dan Hamzah Halim).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah Kabupaten Pinrang Nomor 6 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di kabupaten Pinrang, untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan Peraturan Daerah tersebut di Kabupaten Pinrang, Untuk mengetahui peranan pengawasan oleh Dinas Perhubungan terhadap kendaraan umum dan aparatnya dalam penarikan retribusi tersebut.

Penelitian ini dilaksanakan di terminal yang ada di Kabupaten Pinrang terkait dalam hal ini yang memungut langsung retribusi tersebut, Dinas perhubungan yang dalam hal ini mempunyai aparat yang memungut retribusi di terminal, dengan mengambil sopir angkutan umum dan pengelola terminal (Dinas Perhubungan) sebagai responden dan pengamatan terhadap kondisi pengelolaan terminal. Disamping wawancara dengan responden juga menelaah peraturan perundang-undangan dan peraturan daerah yang ada di Kabupaten Pinrang terkait dengan penelitian ini. Analisa data dilakukan dengan menggunakan analisa kuantitatif dan kualitatif.

Temuan yang diperoleh dari penelitian ini antara lain : adalah (1) Implementasi peraturan Daerah nomor 4 tahun 2004 Dalam peningkatan Pendapatan asli daerah (PAD) belum efektif hal tersebut karena belum adanya kesadaran sopir dalam melakukan pembayaran retribusi. Besaran penerimaan pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui retribusi terminal hanya sebesar Rp 234.086.000,00 atau sekitar 70 % dari target yang telah ditetapkan dalam APBD; (2) Faktor yang menghambat pelaksanaan peraturan daerah tersebut adalah faktor alam, sopir angkutan penumpang umum, aturan dan Dinas Perhubungan; (3) Mekanisme pengawasan oleh dinas perhubungan adalah menempatkan pos-pos pengecekan retribusi terminal, pos-pos ini berada di jalan poros Pinrang Pare-pare, jalan Jampue, jalan Langga, jalan Salo, Pacongang dan jalan poros Sidrap.

KATA PENGANTAR

Pertama-tama penulis mengucapkan syukur Alhamdulillah kepada Allah SWT, karena atas limpahan rahmatnya sehingga skripsi ini dapat penulis selesaikan. Salam dan shalawat tak lupa juga penulis kirimkan kepada Rasulullah Muhammad SAW.

Penulis menyadari bahwa dalam menyusun skripsi ini terdapat berbagai hambatan yang akhirnya dapat penulis lalui. Oleh sebab itu penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini. Tak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Kepada kedua orang tuaku H. Kana Jhanring dan Hj. Rabaiya yang dengan tulus memberikan dorongan dan motifasi kepada saya dalam menyelesaikan studi, serta selama ini telah membiayai keperluan saya melakukan kuliah di Fakultas hukum.
2. kepada bapak Dr. A. Pangerang Moenta, SH.,MH, selaku pembimbing I dan bapak Hamzah Halim, SH.,MH, selaku pembimbing II, yang selama ini telah membimbing saya dalam mulai dari penyusunan proposal penelitian hingga pada penyelesaian skripsi ini.
3. Terima kasih juga saya ucapkan kepada Dekan Fakultas Hukum dan jajarannya, Pembantu Dekan I, Pembantu Dekan II dan pembantu Dekan III.

4. Kepada teman-temanku yang ada di Ramsis UNHAS Rt 1 ABCD, ku ucapkan terima kasihku atas motivasi dan bantuan yang selama ini telah diberikan.
5. Terima kasih juga saya ucapkan kepada teman-teman seperjuangan di Pelajar Islam Indonesia (PII) Sul-sel.
6. Terima kasih kepada Tahir, Sahrul dan teman-teman yang telah membantu saya secara langsung dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Spesial saya ucapkan terima kasih kepada orang yang kucintai setelah orang tua saya Yessy Gusman, kupersembahkan ini kepadamu.

penulis

DAFTAR ISI

| | Hal |
|--|------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING | ii |
| ABSTRAK | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR TABEL | viii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang Masalah | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 10 |
| C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian..... | 10 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | |
| A. Tinjauan Sosiologi Hukum | 12 |
| B. Pemerintah Daerah | |
| 1. Pengertian Otonomi Daerah | 15 |
| 2. Pengertian Peraturan Daerah | 22 |
| C. Pendapatan Asli Daerah (PAD) | |
| 1. Pengertian Pendapatan Asli Daerah (PAD) | 23 |
| 2. Jenis-jenis Pendapatan Asli Daerah | 24 |
| 3. Usaha-usaha dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) | 29 |
| D. Pajak Daerah dan Retribusi Daerah | |
| 1. Pengertian Pajak Daerah | 30 |
| 2. Pengertian Retribusi Daerah | 34 |
| 3. Jenis-jenis Retribusi Daerah | 37 |

| | |
|--|-----------|
| BAB III METODE PENELITIAN | |
| A. Lokasi Penelitian | 42 |
| B. Teknik Pengumpulan Data | 42 |
| C. Jenis dan Sumber Data | 43 |
| D. Analisa Data | 43 |
| | |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | |
| A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian | 44 |
| B. Implementasi Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2004 dalam Peningkatan Pendapatan asli daerah di Kabupaten Pinrang..... | 47 |
| C. Faktor-faktor yang Menghambat dalam Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2004 di Kabupaten Pinrang | 58 |
| D. Mekanisme Pengawasan Penarikan Retribusi Terminal Oleh Dinas Perhubungan di Kabupaten Pinrang | 62 |
| | |
| BAB V PENUTUP | |
| A. Kesimpulan | 65 |
| B. Saran | 66 |
| | |
| DAFTAR PUSTAKA | 67 |

DAFTAR TABEL

Hal

| | | |
|---------|--|----|
| Tabel 1 | Komposisi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Propinsi seluruh Indonesia priode 1998-2000 | 27 |
| Tabel 2 | Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten dan Kota di Indonesia tahun 1997-2000 | 28 |
| Tabel 3 | Objek atau Jenis Retribusi Daerah Menurut Undang-undang nomor 34 tahun 2000 | 38 |
| Tabel 4 | Perkembangan Penerimaan Retribusi Daerah Tahun 1997-2000 | 41 |
| Tabel 5 | Besaran Tarif Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 6 tahun 2001 | 52 |
| Tabel 6 | Besaran tarif berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 | 53 |
| Tabel 7 | Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal Berdasarkan Tahun Anggaran 2005 | 54 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pelaksanaan otonomi daerah yang mulai ditetapkan berdasarkan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah dan Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Pemerintah Daerah, telah menjadi paradigma baru sistem pemerintahan di Indonesia, utamanya daerah yang berbeda dengan masa pemerintahan orde baru. Undang-undang ini merupakan penjabaran dari Undang-undang Dasar 1945 Pasal 18 yang menyimpulkan bahwa sistem ketatanegaraan Indonesia yang tidak menganut paham sentralisasi melainkan membagi daerah Indonesia ke dalam daerah kabupaten/kota yang menganut sistem desentralisasi.

Dalam otonomi daerah dibentuk daerah yang di kenal dengan kabupaten/kota yang mempunyai wewenang mengatur kepentingan masyarakat. Hal ini terkait dengan hakikat otonomi daerah

Hakikat otonomi daerah adalah adanya hak penuh untuk mengurus dan menjalankan sendiri apa yang menjadi bagian atau wewenangnya. Oleh sebab itu, otonomi daerah yang ideal adalah membutuhkan keleluasaan dalam segala hal (Juli Panglima, 2003 : 41)

Pada masa orde baru pelaksanaan pemerintahan lebih terfokus pada sistem sentralisasi. Secara rinci penyelenggaraan otonomi daerah pada masa orde baru tersebut menganut 5 (lima) prinsip antara lain :

1. Pelaksanaan pemberian otonomi kepada daerah harus menunjang aspirasi perjuangan rakyat, yakni memperkokoh Negara Kesatuan Republik Indonesia dan meningkatkan kesejahteraan Indonesia secara keseluruhan.
2. Pemberian otonomi kepada daerah harus merupakan otonomi yang nyata dan bertanggung jawab.
3. Azas desentralisasi dilaksanakan bersama-sama dengan azas dekonsentrasi, dengan memberikan kemungkinan pula bagi azas tugas pembantuan;
4. pemberian otonomi daerah mengutamakan aspek keserasian dengan tujuan di samping aspek berdemokrasi;
5. untuk meningkatkan dayaguna dan hasilguna penyelenggaraan pemerintahan di daerah, terutama dalam pelaksanaan pembangunan dan pelayanan terhadap masyarakat serta untuk meningkatkan pembinaan kestabilan politik dan kesatuan Bangsa (Sujanto, 1983 : 17-18).

Akan tetapi pelaksanaan otonomi daerah pada saat itu tidak berjalan sebagaimana mestinya. Hal ini, karena secara garis besar sistem pemerintahan yang dijalankan pada saat orde baru adalah sistem sentralisasi. Serta terbukti dengan adanya ketidakpuasan beberapa daerah atas ketimpangan pembangunan yang terjadi antara pusat dan daerah, sehingga mengancam Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Otonomi daerah gagal diwujudkan oleh pemerintah pada masa orde baru disebabkan pemberian kewenangan kepada daerah tidak secara utuh oleh pemerintah pusat kepada pemerintah daerah dalam mengelola pemerintahan serta mengelola sumber daya alam yang mereka miliki.

Seiring dengan perjalanan bangsa Indonesia, terjadi perubahan dalam sistem ketatanegaraan. Amandemen terhadap Undang-undang Dasar 1945 serta dibuatnya atau disahkannya beberapa undang-undang di Indonesia telah membawa perubahan secara keseluruhan dari bangsa ini utamanya pengaturan tentang pemerintahan daerah. Daerah diberikan kebebasan dalam menyelenggarakan pemerintahannya serta mengatur urusan rumah tangga pemerintahan mereka. Hal ini pertama diberlakukan dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 yang diperbaharui dalam Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah atau Otonomi Daerah.

Salah satu ciri utama yang mendasar yang menunjukkan daerah itu dapat berotonomi secara bagus adalah kemampuan menyelenggarakan pemerintahannya yang berbasis pada pengelolaan keuangan daerah. Artinya, daerah otonom harus memiliki kewenangan dan kemampuan untuk menggali sumber keuangan sendiri, mengelola dan menggunakan keuangan sendiri serta membiayai penyelenggaraan pemerintahannya.

Disamping persoalan pengelolaan keuangan untuk menunjang terlaksananya otonomi daerah hal lain yang perlu diperhatikan oleh daerah utamanya daerah kabupaten dan kota ada 3 (tiga) variabel diantaranya variabel pokok, penunjang dan khusus.

1. Variabel pokok terdiri atas :
 - a. Kemampuan PAD/Keuangan
 - b. Kemampuan aparatur

- c. Kemampuan partisipasi masyarakat
 - d. Kemampuan ekonomi
 - e. Kemampuan demografi
 - f. Kemampuan organisasi dan administrasi
2. Variabel penunjang terdiri atas:
- a. Faktor geografis
 - b. Faktor sosial budaya
3. variabel khusus antara lain :
- a. Sosial politik
 - b. Hankam
 - c. Penghayatan keagamaan (HAW. Widjaja, 2003 : 41)

Pemberlakuan otonomi daerah yang secara benar dan konsekuen tentu akan membawa kesejatraan terhadap masyarakat. Proses pembangunan kawasan kabupaten dan kota akan lebih cepat dan terarah, dengan kebijakan yang didasarkan pada kemampuan daerah tersebut. Pemerataan di bidang ekonomi juga akan terwujud karena terciptanya kesadaran masyarakat dalam menggali potensi serta keanekaragaman yang ada di daerah. Serta pemberdayaan masyarakat diberbagai bidang kehidupan hal ini juga akan mampu mengontrol jalannya kekuasaan yang ada di daerah.

Sumber-sumber keuangan daerah dapat kita golongan kedalam dua kelompok utama yaitu, pendapatan asli daerah (PAD) serta pendapatan non asli daerah atau diluar pendapatan asli daerah. Pengelolaan daerah akan lebih mapan apabila ditunjang oleh pendapatan asli daerah dibandingkan dengan pendapatan non asli daerah.



Penyelenggaraan otonomi daerah yang disandarkan pada keuangan yang ada di daerah. Berdasarkan hal tersebut tingkat perkembangan ini akan dipengaruhi oleh besaran Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Undang-undang Nomor 33 tahun 2004 yang merupakan perubahan dari Undang-undang Nomor 25 tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Pemerintah Daerah. Dalam Bab IV tentang sumber penerimaan daerah, Pasal 5 Ayat 2, pendapatan daerah bersumber dari: Pendapatan asli daerah (PAD), dana perimbangan dan lain-lain pendapatan.

Dalam Pasal 6, diatur tentang pendapatan asli daerah (PAD) yaitu dalam :

PAD bersumber dari:

- a. Pajak daerah;
- b. Retribusi daerah;
- c. Hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan
- d. Lain-lain PAD yang sah.

Dari awal dijelaskan betapa pentingnya keamanan keuangan sebuah daerah dalam mendukung pelaksanaan sebuah otonomi daerah.

Keberhasilan penyelenggaraan otonomi daerah tidak dapat dilepaskan dari cukup tidaknya kemampuan daerah di bidang keuangan, karena kemampuan keuangan tersebut salah satu indikator penting guna mengukur tingkat otonomi suatu daerah. Hal ini mudah dipahami, karena adalah mustahil bagi daerah-daerah untuk dapat menjalankan berbagai tugas dan pekerjaannya dengan efektif dan efisien guna pembangunan dan pelayanan terhadap masyarakat. (Josef, 2003 : 283)

Pemerintah daerah diupayakan untuk dapat meningkatkan pendapatan melalui sektor pajak dan pengelolaan retribusi. Hal ini sangat disadari karena dapat mendukung pertumbuhan ekonomi serta mendukung peningkatan pendapatan asli daerah (PAD). Hal tersebut akan meningkatkan kemandirian sebuah daerah dalam mengelola daerahnya didalam pelaksanaan otonomi.

Retribusi berdasarkan objeknya dibedakan menjadi 3 (tiga) garis besar, yaitu retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha dan retribusi perizinan. Sebagaimana yang diatur dalam Pasal 18 ayat 1 Undang-undang Nomor 34 tahun 2000 tentang pajak daerah dan retribusi daerah.

Disamping peningkatan PAD melalui sumber pajak pemerintah juga saat ini banyak menggenjot penerimaan daerah melalui peningkatan retribusi daerah. Retribusi ini secara langsung memberikan manfaat kepada masyarakat yang membayar, juga dapat meningkatkan PAD suatu daerah. Hal ini juga harus didukung oleh sebuah keseriusan pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat.

Pemerintah daerah sekarang banyak mengelolah objek-objek penerimaan retribusi. Objek retribusi yaitu jasa usaha yang secara umum biasanya ada didaerah ialah terminal. Pemerintah kemudian menerapkan kebijakan bahwa semua pengguna terminal diharuskan membayar retribusi. Seluruh daerah membuat terminal-terminal baru untuk memperbanyak

intensitas penggunaannya sehingga potensi penerimaan retribusinya menjadi besar.

Retribusi terminal di beberapa daerah tidak hanya dikenakan kepada kendaraan saja melainkan seluruh yang akan memasuki kawasan terminal ini. Masyarakat di beberapa terminal daerah membayar retribusi yang bervariasi. Hal ini ternyata menyebabkan terminal tidak berfungsi secara efektif serta masyarakat cenderung enggan menggunakan fasilitas terminal.

Akan tetapi pengelolaan objek retribusi terminal ini terkadang tidak berlaku efektif karena pengguna jasa terminal tersebut merasa tidak memperoleh jasa timbal balik dari penggunaan terminal tersebut. Para supir mobil yang pada umumnya menggunakan terminal tersebut tidak membayar retribusi karena ketidak tahuan mereka akan adanya peraturan daerah yang mengatur hal tersebut, mereka melakukan pembayaran sekedar untuk mendapatkan izin lewat dari petugas.

Para pengguna terminal terkadang hanya melakukan pembayaran jika dipantau oleh petugas yang ada diluar, sedangkan apabila tidak dilihat maka tidak melakukan pembayaran, itu karena adanya ketakutan akan sanksi yang akan diberikan. Hal lain yang menyebabkan retribusi terminal ini kurang maksimal ialah terjadinya penyimpangan oleh petugas-petugas pemugutan retribusi yang ada di terminal tersebut.

Pemerintah daerah yang mempunyai kewenangan dalam mengeluarkan peraturan daerah (PERDA) utamanya mengenai retribusi

menjadi tidak terkontrol. Banyak perda kemudian menjadi tidak efektif. Perda tersebut juga terkadang menjadi beban serta penghambat perkembangan ekonomi masyarakat.

Sindrom otonomi daerah yang berdampak pada pemahaman peningkatan pendapatan asli daerah (PAD), telah membawa banyak beban kepada masyarakat.

Pemerintah daerah berlomba-lomba menciptakan "kretivitas baru" untuk mengembangkan penerimaan PAD didaerah masing-masing. Akan tetapi ternyata peningkatan PAD pemerintah daerah mampu melaksanakan seluruh kewenangannya (Juli Panglima, 2003 : 54).

Hal ini ternyata berdampak pada kaburnya tujuan otonomi daerah tersebut. PAD kemudian menjadi satu-satunya ukuran yang paling utama dalam mengukur keberhasilan daerah dalam berotonomi, tanpa mengukur pendapatan non PAD dan tingkat kesejahteraan ekonomi masyarakat didaerah.

Dalam penyelenggaraan otonomi daerah ini tentu diharapkan sebuah logika pengembangan daerah yang berorientasi pada aspek pembangunan masyarakat. Otonomi daerah jangan menjadi beban bagi masyarakat, terutama masyarakat yang secara langsung merasakan berbagai kebijakan pemerintah. Pemerintah dalam mengeluarkan peraturan, jangan terkesan melakukan eksploitasi secara kelembagaan kepada masyarakat. Otonomi daerah merupakan sebuah tuntutan pembangunan, hal ini tidak lagi bermakna fisik melainkan merujuk pada pembangunan dibidang pelayanan dan pengayoman terhadap masyarakat.

Tidak dapat dipungkiri bahwa pemberian otonomi secara luas kepada pemerintah daerah harus mendapatkan perimbangan keuangan yang memadai dari pemerintah pusat. Hal ini tentu diharapkan menjadi sebuah spirit kepada daerah. Diharapkan bahwa retribusi tidak lagi menjadi sebuah sumber yang paling utama dalam peningkatan pendapatan asli daerah.

Dari hal ini tentu akan tetap menjadikan daerah yang tidak mempunyai sumber daya alam yang memadai akan tetap menjadikan objek retribusi sebagai ladang dalam peningkatan pendapatan asli daerah. Lagi-lagi masyarakat akan menjadi sapi perah. Berbeda dengan daerah yang maju, yang mempunyai sumber daya alam yang banyak, tidak akan menjadi masalah.

Retribusi ini diharapkan hanya merupakan salah satu komponen pendukung dari peningkatan PAD. Pemerintah dalam mengeluarkan peraturan daerah tentang retribusi tidak terkesan adanya eksploitasi terhadap masyarakat. Pengelolaan keuangan melalui peningkatan PAD memang sangat penting, akan tetapi pencapaian PAD diharapkan diperoleh dari pengelolaan kekayaan di daerah. Peraturan daerah yang diharapkan menjadi payung hukum ternyata tidak berlaku efektif.

B. Rumusan masalah

1. Bagaimana Implementasi Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kabupaten Pinrang ?
2. Apa Faktor Yang Menghambat Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Tentang Tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang Di Kabupaten Pinrang ?
3. Bagaimana Peranan Dinas Perhubungan dalam pengawasan Penarikan Retribusi Terminal Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang di Kabupaten Pinrang ?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui bagaimana implementasi Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Nomor Tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kabupaten Pinrang.

B. Rumusan masalah

1. Bagaimana Implementasi Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kabupaten Pinrang ?
2. Apa Faktor Yang Menghambat Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Tentang Tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang Di Kabupaten Pinrang ?
3. Bagaimana Peranan Dinas Perhubungan dalam pengawasan Penarikan Retribusi Terminal Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang di Kabupaten Pinrang ?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui bagaimana implementasi Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Nomor Tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kabupaten Pinrang.

- b. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan Peraturan Daerah tersebut di Kabupaten Pinrang.
- c. Untuk mengetahui peranan Dinas Perhubungan berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan acuan terhadap mahasiswa yang berminat pada persoalan-persoalan menyangkut pengembangan daerah utamanya dalam pengelolaan otonomi daerah.
- b. Diharapkan bahwa penelitian ini dapat bermanfaat bagi aparat pemerintah daerah utamanya di Kabupaten Pinrang, lebih berkreasi, sehingga retribusi tidak menjadi prioritas utama dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. TINJAUAN SOSIOLOGI HUKUM

Tinjauan sosiologi hukum adalah mengkaji hukum sebagaimana yang terjadi dalam masyarakat. Kajian sosiologi hukum sering juga diartikan sebagai kajian empiris atau kajian yang memandang hukum sebagai kenyataan, mencakup kenyataan sosial, kenyataan kultur dan lain-lain (Achmad Ali, 1998 : 4).

Beberapa masalah yang menjadi sorotan sosiologi hukum, mencakup beberapa aspek yaitu :

1. Hukum dan sistem sosial masyarakat;
2. Persamaan-persamaan dan perbedaan-perbedaan sistem hukum;
3. Sifat sistem hukum yang dualistik;
4. Hukum dan kekuasaan;
5. Hukum dan nilai-nilai sosial budaya;
6. Kepastian hukum dan kesebandingan;
7. Peranan hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat (Soerjono Soekanto, 2001 : 11-16).

Penelitian ini menyangkut tentang efektivitas peraturan daerah. Mengkaji efektivitas maka kita menggunakan aspek kajian sosiologi hukum. Berkaitan dengan hal tersebut, efektivitas sebuah peraturan daerah dipengaruhi oleh kesadaran dan ketaatan hukum, dan peraturan tersebut. Kesadaran hukum yang dimiliki warga masyarakat belum tentu menjamin

bahwa warga masyarakat tersebut akan menaati peraturan perundang-undangan (Achmad Ali, 1998 : 192).

Kesadaran hukum juga berkaitan dengan ketaatan hukum. Menurut teori H.C. Kelman kualitas ketaatan terhadap hukum ada tiga yaitu :

1. Ketaatan yang bersifat *compliance*, yaitu jika seorang taat terhadap suatu aturan hanya ia takut terhadap sanksi;
2. ketaatan yang bersifat *identification*, yaitu jika seseorang taat terhadap aturan hanya karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak;
3. ketaatan yang bersifat *internalization*, yaitu jika seorang taat terhadap suatu aturan benar-benar karena ia merasa aturan itu sesuai dengan nilai-nilai intrinsik yang dianutnya (Achmad Ali, 1998 : 193).

Ketaatan hukum masyarakat juga berkaitan dengan bagaimana hukum tersebut disosialisasikan kepada masyarakat. Hukum tersebut jangan sampai bertentangan dengan nilai-nilai yang dianut oleh masyarakat. Fungsi sosialisasi terhadap aturan hukum ada beberapa hal antara lain :

1. Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui kehadiran suatu undang-undang atau peraturan;
2. Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui isi suatu undang-undang atau peraturan;
3. bagaimana agar warga masyarakat dapat menyesuaikan diri (pola pikir dan tingkah laku) dengan tujuan yang dikehendaki oleh undang-undang atau peraturan hukum (Achmad Ali, 1998, 195 - 196).

Berkenaan dengan proses penegakan hukum yang ada di masyarakat.

Proses penegakan hukum dapat dilihat melalui dua sudut pandangan. Dari sudut pandangan kultural penegakan hukum adalah upaya yang dilaksanakan oleh alat-alat *social control* resmi untuk memaksakan internalisasi hukum pada warga masyarakat,

sedangkan dari sudut pandangan struktural proses penegakan hukum adalah bekerjanya berbagai organisasi nilai-nilai dominan untuk menciptakan keamanan dan ketertiban sesuai dengan ideologi hukum yang berlaku (Mulyana W. Kusuma, 1986, 98).

Ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan sebuah aturan (hukum). Faktor-faktor tersebut yaitu :

1. Faktor hukumnya sendiri ;
2. Faktor penegak hukum ;
3. Faktor masyarakat di lingkungan mana hukum tersebut diberlakukan ;
4. Faktor sarana dan fasilitas ;
5. Faktor budaya (Soerjono Soekanto, 2000 : 11).

Berkaitan dengan penelitian yang penulis lakukan tentang efektivitas peraturan daerah, maka faktor-faktor ini juga berpengaruh.

1. Faktor hukumnya atau peraturan daerahnya

Undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesejahteraan spiritual dan material bagi masyarakat, maupun pribadi melalui pelestarian ataupun pembaharuan (inovasi) (Soerjono Soerkanto, 2000 : 13).

2. Faktor penegak hukumnya

Secara sosiologis, maka setiap penegak hukum mempunyai kedudukan (status) dan peranan (*role*). Kedudukan sosial merupakan posisi tertentu didalam struktur kemasyarakatan, yang mungkin tinggi, sedang atau rendah. Kedudukan tersebut merupakan suatu wadah yang isinya adalah hak-hak dan kewajiban tertentu. Oleh karena itu, seorang yang mempunyai kedudukan tertentu lazimnya pemegang peranan (Soerjono Soekanto, 2000 : 19-20).

3. Faktor masyarakat

Kalau warga masyarakat suda mengetahui hak dan kewajibannya maka mereka akan mengetahui aktivitas-aktivitas penggunaan upaya hukum untuk melindungi, mengembangkan kebutuhan-kebutuhan mereka akan tetapi apabila kompetensi hukum tidak terpenuhi hal tersebut dipengaruhi oleh warga masyarakat yang :

- Tidak mengetahui atau tidak menyadari apabila hak-hak mereka dilanggar atau terganggu,
- Tidak mengetahui akan adanya upaya-upaya hukum untuk melindungi kepentingannya,
- Tidak berdaya untuk memanfaatkan upaya-upaya hukum karena faktor-faktor keuangan, psikis dan sosil politik,
- Tidak punya pengalaman menjadi anggota organisasi yang memperjuangkan kepentingan-kepentingannya,
- Mempunyai pengalaman kurang baik di dalam proses interaksi dengan berbagai unsur kalangan hukum formal (Soerjono Seekanto, 2000 : 56-57).

B. PEMERINTAH DAERAH

1. Pengertian Otonomi Daerah

Pelaksanaan sebuah pemerintahan daerah harus mempunyai sebuah sistem atau aturan. Sistem ini menjadi sebuah landasan hukum dalam penyelenggaraannya. Sistem tersebut juga diharapkan dapat memberikan keserasian serta keseragaman sehingga tidak terjadi carut marut atau ketimpangan dalam pelaksanaan pengelolaan pemerintah utamanya di daerah.

Dalam sejarah sistem ketatanegaraan Indonesia telah banyak peraturan yang dibuat terkait dengan pelaksanaan pemerintah daerah.

Aturan-aturan tentang pemerintah daerah tersebut antara lain :

- Undang-undang Nomor 1 tahun 1945
- Undang-undang Nomor 22 tahun 1948
- Undang-undang Nomor 1 tahun 1945
- Undang-undang Nomor 18 tahun 1965
- Undang-undang Nomor 5 tahun 1974
- Undang-undang Nomor 22 tahun 1999
- Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 (Haw. Widjaja, 2003: 30)

Dalam Undang-undang Dasar 1945 juga diatur mengenai pemerintahan daerah. Terutama mengenai persoalan otonomi daerah. Akan tetapi yang diatur bukan mengenai penyelenggaraan otonomi tersebut melainkan kerangka landasan dalam penetapan undang-undang yang akan menjadi landasan pelaksanaan otonomi daerah. Dalam penjelasan Pasal 18 UUD 1945 ditetapkan antara lain :

- Daerah Indonesia dibagi dalam daerah Propinsi dan daerah propinsi akan dibagi pula daerah yang lebih kecil
- Di daerah yang bersifat otonom (*Streek and lacale rechts gemeenshappen*) atau bersifat daerah administratif belaka, semuanya menurut aturan yang akan ditetapkan dengan undang-undang
- Di daerah yang bersifat otonom akan diadakan badan perwakilan daerah oleh karena di daerah pun pemerintah akan bersendi atas dasar permusyawaratan (Haw Widjaja, 2003 : 30)

Dalam Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 Bab I Pasal 1 Point 5, menyatakan bahwa otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan

dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pelaksanaan otonomi daerah mempunyai inti adalah terdapatnya sebuah keleluasaan dari daerah dalam proses pengembangan daerah tersebut. Maka untuk menjamin hal tersebut diberikan keleluasaan kepada daerah untuk mengelolah rumah tangganya sendiri.

Otonomi daerah adalah penyelenggaraan pemerintahan sendiri atas dasar prakarsa, kreatifitas, dan peran serta aktif masyarakat dalam rangka mengembangkan dan memajukan daerahnya (Ryaas Rasyid, 2000 : 77).

Telah diakui oleh semua pihak utamanya pemerintah yang diatur dalam undang-undang nomor 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah.

Senada dengan hal tersebut bahwa otonomi daerah adalah

Kewenangan dan kemampuan suatu daerah untuk menyelenggarakan dan memenuhi kebutuhannya sendiri dalam ikatan dan bentuk negara kesatuan, kewenangan atau kemampuan untuk mengurus dan memenuhi kebutuhannya dituangkan dalam bentuk peraturan daerah (PERDA), sedangkan urusan yang langsung diselenggarakan dan diatur untuk pemerintah pusat tidak dibenarkan lagi diatur atau dituangkan dalam peraturan daerah (Sulhi, 1996 : 51).

Otonomi daerah bukan berarti memberikan kesempatan kepada pemerintah pusat untuk berlepas tangan atas berbagai permasalahan. Tanggung jawab juga tetap diharapkan dari pemerintah pusat. Kewenangan itu terkait dengan pengembangan daerah-daerah yang belum mampu membiayai daerahnya. Pusat juga harus mempunyai kewajiban dalam proses

pengawasan pemerintah daerah, utamanya dalam pembuatan-pembuatan peraturan yang bersifat strategis.

1.1 Faktor Yang Mempengaruhi Pelaksanaan Otonomi Daerah

Dalam pelaksanaan otonomi daerah ada beberapa faktor yang menjadi penunjang utama keberhasilannya. Faktor-faktor tersebut dibagi atas empat (4) hal, yaitu :

1. Faktor manusia pelaksana (SDM)
2. Faktor keuangan daerah
3. Faktor sarana dan prasarana
4. Faktor organisasi dan manajemen (Josef Riyu, 2003 : 70)

Dari faktor manusia pelaksana ada beberapa element yang menjadi penentu keberhasilan otonomi daerah tersebut. Element tersebut adalah kepala daerah, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), kemampuan aparatur pemerintah daerah serta partisipasi dari masyarakat.

1. Faktor kepala Daerah dan DPRD

Kepala daerah mempunyai peranan yang sangat sentral dalam pelaksanaan otonomi daerah. Sangat ironis ketika seorang kepala daerah tidak menguasai potensi yang dimiliki oleh daerahnya. Keberhasilan seorang kepala daerah dalam melaksanakan fungsinya tergantung pada kualitas yang dimiliki.

Tugas kepala daerah sangat besar. Kepala daerah disamping sebagai alat daerah juga merupakan alat pemerintah pusat. Sebagai

alat daerah ada beberapa tugas yang menjadi tanggung jawabnya yaitu :

- (1) Menjalankan hak, wewenang, dan kewajiban pemerintah daerah,
 - (2) Mewakili daerahnya di dalam dan di luar pengadilan,
 - (3) Bersama-sama dengan DPRD membuat Anggaran pendapatan dan Belanja daerah (Josef Riwu, 2003 : 72)
- (a) Sesuai dengan ketentuan Pasal 43 Undang-undang Nomor 32 tentang Pemerintahan Daerah, DPRD mempunyai hak interpelasi, angket dan menyatakan pendapat. Sedangkan dalam Pasal 45, anggota DPRD mempunyai kewajiban.

Melihat tugas, kewajiban dan hak pemerintah daerah dan anggota DPRD sangat besar, maka secara kualitas kepala daerah dan anggota DPRD tersebut harus memiliki standar pendidikan. Utamanya dalam rangka pengembangan daerah menuju masyarakat yang sejaterah.

2. Faktor Keuangan

Keuangan daerah harus menunjang dalam proses pembiayaan daerah. Merujuk pada perimbangan keuangan pusat dan daerah yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Secara garis besar yang harus diintensifkan oleh pemerintah daerah dalam pengelolaan keuangan adalah persoalan penerimaan daerah di luar pajak dan retribusi. Karena jika daerah terlalu

bergantung pada hal tersebut maka akan menjadi beban bagi masyarakat.

Penerimaan PAD dari sektor badan usaha daerah sangat kecil.

Hasil penelitian Fisipol-UGM bekerja sama dengan Depdagri beberapa tahun yang lalu menunjukkan bahwa sumbangan sektor ini hanya mencapai angka 2,6 % untuk hasil perusahaan daerah dan 1,3 % untuk hasil dinas daerah dari beberapa daerah yang diteliti (Josef Riwu, 2003 : 286)

3. Faktor sarana dan prasarana

Untuk mendukung pengelolaan daerah tentunya memerlukan peralatan yang memadai. Peralatan ini digunakan disamping untuk pengembangan sumber daya manusia juga untuk melakukan ekplotasi terhadap sumber-sumber daya alam yang dimiliki oleh daerah tersebut.

Peralatan tersebut juga diharapkan dapat memperlancar jalannya penyelenggaraan negara

Diperlukan sejumlah alat yang cukup memadai, baik dalam kualitas maupun kuantitasnya. Alat-alat tersebut haruslah cukup dari segi jumlahnya dan efisien, efektif serta praktis dari segi penggunaannya. Guna memenuhi tuntutan syarat tersebut diatas maka diperlukan manajemen peralatan daerah yang menjamin dapat segera tersedianya peralatan yang tepat dan pada waktu yang tepat pula (Josef Riyu, 2003 : 287)

4. Faktor Organisasi dan Manajemen

Organisasi dimaksudkan di sini adalah, organisasi yang berorientasi pada pengembangan masyarakat. Organisasi tersebut

diharapkan dapat menjadi motifator sekaligus sebagai pengawas dari jalannya sistem pemerintah daerah.

Pentingnya tujuan organisasi karena dia merupakan pedoman bagi kegiatan, sumber legitimasi, standar pelaksanaan, sumber motivasi dan dasar rasionalitas dalam pengorganisasian (Josef Riyu, 2003 : 289).

1.2 Wewenang Pemerintah Daerah Dalam Otonomi Daerah

Otonomi daerah, memberikan kewenangan luas kepada daerah dalam mengurus rumah tangganya. Undang-undang Otonomi daerah menegaskan bahwa pelaksanaan asas desentralisasi disusun di daerah Propinsi, Kabupaten dan Kota.

Kewenangan daerah mencakup beberapa hal, kecuali yang telah diatur dengan undang-undang. Ada beberapa kewenangan yang tetap menjadi bagian dari pemerintah pusat. Hal tersebut diatur dalam Pasal 10 ayat 3, yaitu :

- Politik luar negeri
- Pertahanan
- keamanan
- Yustisi
- Moneter dan fiskal nasional, dan
- Agama

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, memberikan 16 point urusan wajib yang menjadi kewenangannya. Hal tersebut diatur dalam Pasal 13 ayat 1 yaitu :

- a) Perencanaan dan pengendalian pembangunan
- b) Perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang,
- c) Penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman masyarakat
- d) Penyediaan sarana dan prasarana umum
- e) Penanganan bidang kesehatan
- f) Penyelenggaraan pendidikan
- g) Penanggulangan masalah sosial
- h) Pelayanan bidang ketenagakerjaan
- i) Fasilitasi pengembangan koperasi, usaha kecil dan menengah
- j) Pengendalian lingkungan hidup
- k) Pelayanan pertanahan
- l) Pelayanan kependudukan dan catatan sipil
- m) Pelayanan administrasi umum pemerintahan
- n) Pelayanan administrasi penanaman modal
- o) Penyelenggaraan pelayanan dasar lainnya.

2. Pengertian Peraturan Daerah

Peraturan adalah peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah daerah yang menjadi landasan pemerintah dalam melakukan pelaksanaan teknis



yang belum dijabarkan dalam undang-undang maupun oleh peraturan pemerintah.

Kepala daerah menetapkan peraturan daerah atas persetujuan DPRD dalam rangka memberikan landasan atas tindakan yang dilakukan aparat pemerintah daerah. Peraturan daerah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan serta tidak boleh bertentangan kepentingan masyarakat umum. Peraturan daerah biasanya memuat tentang pemungutan pajak dan retribusi daerah. Peraturan daerah dapat memuat ketentuan tentang pembebanan biaya paksaan, penegakan hukuman dan penertiban masyarakat.

Dalam rangka pengawasan peraturan daerah disampaikan selambat-lambatnya lima belas hari setelah ditetapkan. Pemerintah pusat dapat membatalkan peraturan daerah yang diketahui bertentangan dengan peraturan perundang-undangan atau bertentangan dengan kepentingan umum masyarakat.

C. PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD)

1. Pengertian Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan instrumen penting dalam pengembangan otonomi daerah. PAD ini merupakan pendapatan yang didapat dan dikelola oleh pemerintah daerah dalam pengelolaan keuangan daerah. PAD diharapkan dapat menjadi instrument utama dalam

pembangunan sehingga pemerintah daerah tidak tergantung lagi pada pembagian dana alokasi umum (DAU) dari pemerintah pusat.

PAD ini dapat dipacu pada sektor riil dari penerimaan daerah. Hal akan membuat daerah berusaha dan bersifat kreatif dalam mengusahakan peningkatan pendapatan asli daerah. Daerah akan berusaha dalam menggali potensi penerimaan utamanya dari pengelolaan sumber daya alam.

Apabila rasio peningkatan PAD tidak sesuai dengan yang diharapkan oleh pemerintah daerah maka perlu dipacu sebuah kesadaran dan peran serta masyarakat dalam peningkatan PAD tersebut. Serta apabila peningkatan PAD tersebut telah dicapai oleh pemerintah maka pemerintah daerah harus memberikan dampak konkrit dari pembangunan daerah yang dirasakan oleh masyarakat.

2. Jenis-Jenis Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Sebelum disahkannya Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 yang diperbaharui dengan Undang-undang Nomor 32 tahun 2004, sumber keuangan daerah, baik pemerintah Propinsi, Kabupaten, maupun Kota :

1. Penerimaan asli daerah (PAD),
2. Bagi hasil pajak dan non-pajak,
3. Bantuan pusat (APBN) untuk daerah tingkat I dan II,
4. Pinjaman daerah,
5. Sisa lebih anggaran tahun lalu, dan
6. Lain-lain penerimaan daerah yang sah.

Sedangkan dalam Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 sumber pendapatan daerah yaitu :

1. Pendapatan asli daerah (PAD)
 - (i) pajak daerah;
 - (ii) retribusi daerah;
 - (iii) Bagian pemda dari hasil perusahaan milik daerah (BUMD)
 - (iv) hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan.
2. Dana perimbangan
 - (i) dana bagi hasil;
 - (ii) dana alokasi umum;
 - (iii) dana alokasi khusus
3. Pinjaman daerah
4. Lain-lain pendapatan daerah yang sah.

Perbedaan signifikan mengenai sumber-sumber pendapatan daerah yang berbeda antara Undang-undang Nomor 5 tahun 1974 dengan Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

Bahwa ketentuan lama menyebutkan adanya bantuan pusat kepada daerah baik Propinsi, Kabupaten maupun Kotamadya melalui kebijakan dana instruksi presiden (inpres) dan subsidi daerah otonom (SDO) serta inpres desa tertinggal (IDT) (1994-1995). Sedangkan ketentuan dalam undang-undang otonomi daerah yang baru, bantuan pusat dihapus dan digantikan dengan dan perimbangan yang intinya bahwa daerah otonom yang menerima dana perimbangan memiliki kewenangan penuh untuk mengelola dan menggunakannya (Juli Panglima, 2003 : 53)

Pemerintah daerah dalam menetapkan anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) harus dapat memperhatikan beberapa asas umum pengelolaan keuangan daerah. Semua pendapatan dan pengeluaran daerah dalam rangka desentralisasi dicatat dan dikelola dalam APBD. Semua penerimaan daerah dan pengeluaran daerah yang tidak terkait dengan pelaksanaan desentralisasi juga merupakan bagian dari penerimaan dan pengeluaran daerah.

Pengelolaan keuangan daerah dalam rangka peningkatan pendapatan daerah juga harus realistis artinya mempertimbangkan kemampuan daerah tersebut dalam merealisasikan targetnya. Jumlah pendapatan yang dianggarkan dalam APBD merupakan perkiraan yang terukur secara rasional yang dapat dicapai untuk setiap sumber pendapatan.

Data menyebutkan bahwa struktur penerimaan PAD pada tingkat Propinsi, komponen pajak merupakan bagian terbesar disusul oleh komponen retribusi daerah dan porsi bagian laba BUMD. Data selanjutnya dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 1
Komposisi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Propinsi
Seluruh Indonesia Periode 1998-2000 (Dalam Miliar Rupiah)

| Komponen PAD | 1998 | | 1999 | | 2000 | |
|------------------|-----------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
| | Jumlah | Porsi % | Jumlah | Porsi % | Jumlah | Porsi % |
| Pajak daerah | 2.533,04 | 81,69 | 3.632,34 | 83,72 | 2.785,53 | 81,00 |
| Retribusi daerah | 256,89 | 8,28 | 268,28 | 6,19 | 283,74 | 8,25 |
| Bagian laba BUMD | 65,12 | 2,1 | 101,71 | 2,34 | 105,49 | 3,07 |
| Lain-lain PAD | 245,88 | 7,93 | 336,25 | 7,75 | 264,23 | 7,68 |
| Jumlah | 3.100,93 | 100 | 4.338,58 | 100 | 3.438,79 | 100 |

Sumber: Juli Panglima, *Desentralisasi Fiskal dan Keuangan Daerah Dalam Otonomi Daerah* (Jakarta: 2003) hlm.60.

Tabel 2
Pendapatan Asli daerah (PAD) Kabupaten dan Kota di Indonesia
Tahun 1997 – 2000 (dalam Millyar Rupiah)

| No | Propinsi | 1997 | 1998 | (+,-) % | 1999 | (+,-) % | 2000 | (+,-) % |
|----|-----------------------|--------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| 1 | Di Aceh | 22,34 | 24,47 | 9,5 | 39,83 | 62,5 | 44,63 | 12,05 |
| 2 | Sumatra Utara | 115,55 | 118,57 | 2,6 | 120,66 | 1,7 | 123,2 | 2,5 |
| 3 | Sumatra Barat | 43,37 | 45,4 | 4,7 | 53,93 | 20 | 52,17 | -0,34 |
| 4 | Riau | 34,35 | 37,6 | 9,4 | 127,64 | 243,24 | 126,41 | -0,96 |
| 5 | Jambi | 18,28 | 18,28 | 0 | 26,18 | 44,4 | 28,89 | 10,34 |
| 6 | Sumatra Selatan | 46,18 | 50,96 | 8,767,7 | 34 | 62,73 | 7,34 | - |
| 7 | Bengkulu | 9,26 | 9,21 | 0 | 10,57 | 11,11 | 11,16 | 5,58 |
| 8 | Lampung | 65,11 | 27,33 | -140 | 30,52 | 11,11 | 32,8 | 6,66 |
| 9 | Jawa Barat | 519,59 | 503,9 | -3,18 | 610,69 | 21,3 | 522,54 | -16,6 |
| 10 | Jawa Tengah | 297,26 | 339,02 | -14,14 | 381,62 | 12,4 | 323,46 | -18 |
| 11 | DJ Yogyakarta | 45,96 | 51,42 | 13,33 | 61,3 | 19,6 | 52,23 | -17,3 |
| 12 | Jawa Timur | 381,48 | 390,83 | 2,36 | 458,02 | 17,4 | 382,1 | -19,9 |
| 13 | Kalimantan Barat | 20 | 21,28 | 5 | 21,86 | 2,7 | 27,05 | 22,7 |
| 14 | Kalimantan Tengah | 12,8 | 12,69 | 0 | 16,52 | 33,3 | 17,52 | 6,25 |
| 15 | Kalimantan Selatan | 25,6 | 106,83 | 324 | 49,14 | -116,3 | 41,55 | 18,26 |
| 16 | Kalimantan Timur | 48,64 | 50,68 | 4,16 | 59,46 | 18 | 66,68 | 11,8 |
| 17 | Sulawesi Utara | 25,66 | 27,75 | 8 | 33,3 | 22,2 | 38,28 | 15,1 |
| 18 | Sulawesi Tengah | 11,05 | 10,18 | -10 | 14,93 | 40 | 34,71 | 142,8 |
| 19 | Sulawesi Selatan | 80,92 | 84,28 | 4,76 | 94,53 | 11,9 | 138,68 | 46,8 |
| 20 | Sulawesi Tenggara | 13,44 | 15,76 | 2,6 | 14,84 | -7,14 | 15,12 | 7,14 |
| 21 | Bali | 156,03 | 204,8 | 30,36 | 378,27 | 85,3 | 255,59 | 48,2 |
| 22 | NTB | 28,43 | 39,55 | 39,3 | 35,12 | -11,4 | 29,94 | -16,6 |
| 23 | NTT | 23,11 | 25,28 | 8,7 | 22,29 | -13,6 | 25,26 | 13,6 |
| 24 | Maluku | 13,32 | 14,22 | 7,7 | 15,65 | 7,14 | 16,82 | 6,6 |
| 25 | Irian Jaya | 18,92 | 18,34 | 0 | 20,82 | 11,11 | 22,38 | 7,6 |

Sumber: Juli Panglima, *Desentralisasi Fiskal dan Keuangan Daerah Dalam Otonomi Daerah* (Jakarta: 2003) hlm.60.

Berdasarkan tabel di atas sangat menunjukkan perbedaan PAD antara daerah dengan propinsi. Jika pada Propinsi penyumbang PAD terbesar adalah sektor pajak berbeda dengan Kabupaten/Kota.

Sumber pendapatan dari pajak berada di urutan kedua sekitar 27,57 % dari jumlah PAD. Retribusi daerah adalah penyumbang terbesar untuk PAD daerah Kabupaten/Kota. Secara nasional 137 jenis retribusi daerah pada kabupaten, namun pada saat ini hanya beberapa jenis retribusi yang potensial untuk dikembangkan (Kustigar, 2002 : 247).

3. Usaha-Usaha Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Dalam peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) ada beberapa hal yang harus diusahakan oleh pemerintah daerah.

1. Fasilitas

Fungsi pemerintah daerah adalah memfasilitasi segala bentuk kegiatan di daerah, terutama dalam bidang perekonomian. Segala bentuk perijinan dipermudah sehingga potensi penerimaan PAD dapat terealisasi.

2. Pemerintah Daerah Harus Kreatif

Pembangunan daerah merupakan inisiatif yang harus keluar dari lokal. Yaitu kemampuan sebuah daerah dalam mengusaha potensi daerahnya dapat dikenal dan digali sehingga pembiayaan dan peningkatan PAD dapat tercapai.



3. Politik Lokal yang Stabil

Pemerintah dan masyarakat harus dapat menciptakan suasana kondusif, utamanya dalam pengembangan perekonomian. Hal ini akan merangsang pembangunan daerah yang dapat membantu masyarakat dapat proses pencapaian tujuan daerah, serta peningkatan PAD dapat terealisasi.

4. Pemerintah Harus Menjamin Kestinambungan Berusaha

Pemerintah daerah harus dapat memberikan jaminan hukum kepada calon investor untuk dapat menanamkan modal sehingga perekonomian akan meningkat.

C. PAJAK DAN RETRIBUSI DAERAH

1. Pengertian Pajak Daerah

Sebelum penulis membahas tentang pajak daerah terlebih dahulu penulis akan memberikan beberapa defenisi tentang pajak dan pajak daerah, yang penulis dapat dari beberapa literatur.

Dalam buku karangan H. Bohari (2004 : 23-25) ada beberapa defenisi yang dikemukakan oleh beberapah tokoh antara lain :

➤ Menurut PJA. Adriani

Pajak adalah iuran wajib yang diberikan kepada negara, yang dapat dipaksakan yang terutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-peraturan dengan tidak dapat prestasi kembali, yang langsung dapat ditunjuk dan yang gunanya adalah membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubungan dengan tugas pemerintah.

➤ **Menurut MJH. Smeeths**

Pajak adalah prestasi pemerintah yang yang terutang melalui norma-norma umum, yang dapat dipaksakan, tanpa adanya kontrak prestasi yang ditunjukkan dalam hal individual, maksudnya ialah membiayai pengeluaran pemerintah.

➤ **Rohmat Soemitro**

Pajak adalah iuran rakyat kepada negara berdasarkan undang-undang (dapat dipaksakan), yang langsung dapat ditunjuk dan digunakan untuk membiayai pembangunan (Borahima, 2004 : 23-25)

Melihat defenisi-defenisi yang dikemukakan, maka unsur-unsur yang terdapat dalam defenisi tersebut adalah :

- (1) Bahwa pajak itu adalah suatu iuran, atau kewajiban menyerahkan sebagian kekayaan (pendapatan) kepada negara. Dapat dikatakan bahwa pemerintah menarik sebagian daya beli masyarakat.
- (2) Bahwa perpindahan atau penyerahan iuran itu adalah bersifat wajib, dalam arti bahwa kewajiban itu tidak dilaksanakan maka dengan sendirinya dapat dipaksakan, artinya, utang itu dapat ditagih dengan menggunakan kekerasan seperti surat paksa dan sita.
- (3) Perpindahan itu adalah berdasarkan undang-undang atau peraturan yang dibuat oleh pemerintah yang berlaku umum.
- (4) Tidak ada jasa timbal (*tegen prestasi*) yang dapat ditunjuk, artinya antara pembayaran pajak dengan prestasi dari negara tidak ada hubungan langsung.
- (5) Uang yang dikumpulkan oleh negara digunakan untuk pembiayaan umum yang berguna untuk rakyat (Borahima, 2004 : 25-26)

Jika suatu negara melakukan pemungutan pajak maka harus didahului dengan penetapan undang-undang. Hal tersebut terkait bahwa pajak adalah pungutan kepada rakyat, jangan sampai pajak tersebut bersifat seperti perampokan yang dilakukan oleh negara kepada rakyatnya. Dalam UUD 1945 diatur tentang pajak tersebut. Pasal 23 ayat 2, pengenaan dan pemungutan pajak untuk keperluan negara berdasarkan undang-undang.

Dalam Undang-undang Nomor 34 tahun 2000 tersebut diberikan pengertian tentang pajak daerah adalah

Pajak Daerah, yang selanjutnya disebut pajak, adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada Daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan Daerah dan pembangunan Daerah.

kriteria pajak daerah tidak jauh berbeda dengan pajak yang dipungut di pusat. Hal tersebut hanya dibedakan dari segi subjek yang melakukan pemungutan pajak tersebut. Jika pajak daerah dipungut oleh aparat pemerintah daerah maka pajak pusat dipungut oleh pemerintah pusat. Kriteria pajak daerah secara sfesifik diuraikan oleh **Devey** (1988) dalam bukunya *Financing Regional Government*, yang terdiri dari empat hal :

- (1) Pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah berdasarkan pengaturan daerah sendiri.
- (2) Pajak yang dipungut berdasarkan peraturan pemerintah pusat tetapi penetapan tarifnya dilakukan oleh pemerintah daerah.
- (3) Pajak yang ditetapkan atau dipungut oleh pemerintah daerah
- (4) Pajak yang dipungut dan diadministrasikan oleh pemerintah pusat tetapi hasil tetapi hasil pemungutannya diberikan kepada pemerintah daerah.
(Kesit Bambang, 2005 : 2).

Asas pemungutan pajak dibedakan atas beberapa bagian, menurut **Adam Smith** bahwa dalam pemungutan pajak agar diupayakan adanya keadilan objektif. Artinya asas pemungutannya yang mendasarinya bersifat

umum dan merata. Ada 4 asas pemungutan pajak yang umum didengar yang lebih sering disebut "*the four maxims*" antara lain :

- *Equality* (asas persamaan), kesamaan dalam beban pajak, sesuai kemampuan wajib pajak,
- *Certainty* (asas kepastian), dijalankan secara tegas, jelas, dan pasti
- *Convenience of payment* (asas menyenangkan). Tidak menekan wajib pajak, wajib pajak membayar pajak dengan senang dan sukarela,
- *Low cost of collection* (asas efisiensi) biaya pemungutannya tidak lebih besar dari jumlah penerimaan pajak. (Borahima, 2004 : 41-41).

2. Jenis-jenis Pajak Daerah

Jenis pajak daerah selanjutnya dibedakan atas dua bagian yaitu, pajak yang dipungut oleh pemerintah Propinsi dengan pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah (Kabupaten/Kota). Jenis pajak tersebut antara lain :

1.1.1 Pajak Provinsi

- a. Pajak kendaraan bermotor dan kendaraan diatas air.
- b. Bea balik nama kendaraan bermotor dan kendaraan diatas air.
- c. Pajak bahan baker kendaraan bermotor
- d. Pajak pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan air permukaan.

1.1.2 Pajak Kabupaten/Kota

- a. Pajak Hotel
- b. Pajak restoran
- c. Pajak reklame

d. Pajak penerangan jalan

3. Perbedaan Retribusi dan Pajak

1. Pajak sifatnya berlaku umum, artinya berlaku bagi setiap orang artinya yang memenuhi syarat dikenakan pajak, sedangkan retribusi hanya orang tertentu yang langsung ditunjuk
2. Pada pajak unsur paksaannya bersifat pidana dan administratif. Sedangkan retribusi unsure paksaannya bersifat ekonomis, artinya orang yang tidak membayar akan dikenakan sanksi tidak menikmati sarana yang telah disediakan.
3. Pada pajak tegen prestasi yang diberikan tidak bersifat langsung dalam artian tidak langsung mendapat jasa langsung dari Negara, sedangkan retribusi tegen prestasinya bersifat langsung.

2. Pengertian Retribusi Daerah

Retribusi daerah merupakan sarana yang diberikan kepada daerah untuk elakukan pungutan kepada masyarakat secara langsung di luar pajak. Menurut Undang-undang Nomor 34 tahun 2000, retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemda untuk diberikan untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

Sedangkan wajib retribusi adalah orang pribadi atau bada yang menurut peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk

melakukan pembayaran retribusi, termasuk pungutan atau pemotongan retribusi tersebut.

Semakin banyak pelayanan langsung yang diberikan oleh pemerintah daerah kepada rakyatnya maka semakin banyak peluang daerah dalam melakukan penarikan retribusi. Akan tetapi retribusi jangan sampai menjadi beban kepada masyarakat.

Kebijakan retribusi baik sebelum maupun sesudah pemberlakuan otonomi daerah terkadang menjadi kontroversial di masyarakat. Karena pemerintah melakukan pemungutan retribusi tanpa memberikan imbalan yang langsung dirasakan oleh masyarakat.

3.1 Prinsip Dan Sasaran Penetapan Tarif Retribusi

- (1) Untuk retribusi jasa umum, berdasarkan kebijakan daerah dengan mempertimbangkan penyediaan jasa yang bersangkutan kemampuan masyarakat, dan aspek keadilan.
- (2) Penetapan tarif retribusi jasa umum pada dasarnya disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku mengenai jenis-jenis retribusi yang berhubungan dengan kepentingan nasional.
- (3) Untuk retribusi jasa usaha, berdasarkan pada tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak. Tarif retribusi jasa usaha ditetapkan oleh daerah sehingga dapat tercapai keuntungan yang layak, yaitu keuntungan yang pantas diterima oleh

pengusaha swasta sejenis yang beroperasi secara efisien dan berorientasi pada harga pasar.

- (4) Untuk retribusi perizinan tertentu, berdasarkan pada tujuan untuk menutup sebagian atau seluruhnya biaya penyelenggaraan pemberian izin yang bersangkutan. Tarif retribusi perizinan tertentu ditetapkan sedemikian rupa, sehingga hasil retribusi dapat menutup sebagian atau seluruh perkiraan biaya

2.1 Sarana Pelaporan Retribusi Daerah

2.1.1 Surat setoran Retribusi Daerah

Surat setoran retribusi daerah, yang dapat disingkat SSRD, adalah surat yang digunakan oleh wajib retribusi untuk melakukan pembayaran atau penyetoran retribusi yang terutang ke kas daerah atau ke tempat pembayaran lain yang ditetapkan oleh kepala daerah.

2.1.2 Surat Ketetapan Retribusi Daerah

Surat ketetapan retribusi daerah, yang dapat disingkat SKRD, adalah surat keputusan yang menentukan besarnya jumlah retribusi yang terutang.

2.1.3 Surat Ketetapan Retribusi Daerah Lebih Bayar

Surat ketetapan retribusi daerah lebih bayar, yang dapat disingkat SKRDLB, adalah surat keputusan yang menentukan jumlah

kelebihan pembayaran retribusi karena jumlah kredit retribusi lebih besar daripada retribusi yang terutang atau tidak seharusnya terutang.

2.1.4 Surat Tagihan Retribusi Daerah

Surat tagihan retribusi daerah, yang dapat disingkat STRD, adalah surat untuk melakukan tagihan retribusi atau sanksi administrasi berupa bunga/denda.

3. Jenis-jenis Retribusi Daerah.

Dalam Undang-undang Nomor 34 tahun 2000 tentang pajak dan retribusi daerah secara garis besar jenis retribusi dibedakan atas tiga yaitu:

1. Retribusi jasa umum
2. Retribusi jasa usaha
3. Retribusi perizinan tertentu

Sedangkan penetapan prinsip penetapan tariff retribusi, baik retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha dan retribusi perizinan tertentu ketiganya ditetapkan dengan peraturan pemerintah daerah. Besarnya tingkat yang harus dibayar oleh pribadi atau badan usaha yang menggunakan jasa tersebut dihitung berdasarkan perkalian antara tingkat penggunaan jasa retribusi.

Secara detail penulis akan menggambarkan tentang objek dari ketiga jenis retribusi, sehingga nyata perbedaan yang satu dengan yang lainnya.

Tabel 3
Objek atau Jenis Retribusi Daerah
Menurut UU Nomor 34 tahun 2000

| No | Objek atau Jenis Retribusi Daerah | Prinsip atau Penentuan Tarif |
|----|-----------------------------------|--|
| 1 | Retribusi Jasa Umum | <ul style="list-style-type: none"> • Kebijakan daerah yang bersangkutan • Kemampuan masyarakat • Aspek keadilan |
| 2 | Retribusi Jasa Usaha | <ul style="list-style-type: none"> • Tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak |
| 3 | Retribusi Perizinan Tertentu | <ul style="list-style-type: none"> • Tujuan untuk menutup sebagian/seluruh biaya penyelenggaraan pemberian izin yang bersangkutan |

Sumber: *Undang-Undang Nomor 34 tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*

3.1 Jenis Retribusi Terminal

Retribusi terminal adalah salah satu dari jenis yang menjadi objek retribusi jasa usaha. Terminal dimasukkan dalam jenis ini karena, pelayanan terminal adalah pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang umum dan bis umum (bis lambat dan cepat) serta tempat menaikkan dan menurunkan penumpang serta tempat kegiatan usaha dan fasilitas lain yang ada di terminal, yang dimiliki atau dikelola oleh pemerintah daerah (Kesit Bambang, 2005 : 137)

Terminal adalah prasarana transportasi jalan yang digunakan oleh kendaraan umum dalam proses menaikkan penumpang dan menurunkan

penumpang. Serta keberangkatan kendaraan penumpang umum sebagai simpul jaringan transportasi.

Kendaraan yang sudah memasuki atau memanfaatkan terminal tersebut, membayar retribusi sejumlah tertentu yang dibuktikan dengan surat setoran retribusi daerah atau tanda pembayaran retribusi terminal (TPR) yang biasanya hanya berlaku sekali.

Objek retribusi terminal seyogyanya merupakan pelayanan jasa untuk bus cepat, lambat, non bus, taksi serta kegiatan berjualan didalam lingkup terminal. Subjek retribusi terminal adalah orang pribadi atau badan yang mendapatkan pelayanan jasa terminal.

3.2 Efektifitas Penarikan Retribusi Terminal

3.2.1 Efektifitas Keadilan

Dalam pengenaan tarif retribusi harus tetap memperhatikan unsur keadilan yang melekat atas dasar penarikannya. Tarif memberikan distribusi keadilan dalam pemungutannya. Tidak ada perbedaan antara para pengguna jasa terminal tersebut.

Ada berbagai cara yang digunakan dalam memberikan proporsi keadilan dalam pemungutan tarif retribusi terminal yaitu pengklasifikasian mobil-mobil pengguna terminal tersebut serta penetapan tarif didasarkan pada intensitas penggunaan terminal. Mobil pete-pete atau angkutan kota biasanya lebih murah dibandingkan dengan bus cepat antar kota dalam Propinsi.

3.2.2 Efektifitas Kemampuan Administrasi

Pada dasarnya semua jenis retribusi termasuk retribusi terminal muda untuk ditaksir dan diukur. Seperti hanya dalam pemungutan retribusi terminal. Jika pembayaran retribusi tidak dilakukan maka penahanan terhadap surat kendaraan dilakukan atau penerapan denda.

Ada tiga set kesulitan dalam penerapan administrasi retribusi yaitu

Masalah teknis, yaitu masalah pengontrolan dalam hal penggunaan fasilitas. Kedua adalah kesulitan dalam hal penerapan sanksi. Ketiga adalah integritas karena pertanggungjawaban berubah-ubah didasarkan atas intensitas penggunaan.(Kesit Bambang, 2003 : 60-61).

3.2.3 Efektifitas Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Mengukur efektifitas penarikan retribusi secara umum dalam peningkatan PAD didasarkan atas target penerimaan retribusi dalam satu periode Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah (APBD). Penerimaan PAD secara umum oleh pemerintah daerah dalam pencapaian target yang ditetapkan dalam APBD diadakan evaluasi pertriwulan.

3.4 Penerimaan Retribusi

Perkembangan penerimaan retribusi daerah secara umum selalu meningkat. Hal ini disebabkan karena intensitas penggunaan oleh masyarakat disisi lain kenaikan tarif retribusi oleh pemerintah daerah selalu dilakukan dalam hal pemenuhan target penerimaan dalam PAD.

Secara detail penulis akan menggambarkan penerimaan retribusi daerah yang disadur dari literatur yaitu

Tabel 4
Perkembangan Penerimaan Retribusi Daerah
Tahun 1997-200 (Dalam Miliar Rupiah)

| NO | PROPINSI | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|----|------------------------|-----------------|--------------|-----------------|---------------|
| 1 | DI Aceh | 11,47 | 5,25 | 1,71 | 1,67 |
| 2 | Sumatra Utara | 20,13 | 4,19 | 6,51 | 12,9 |
| 3 | Sumatra Barat | 12,44 | 2,32 | 2,09 | 1,73 |
| 4 | Riau | 28,36 | 0,59 | 2,9 | 3,11 |
| 5 | Jambi | 5,54 | 2,1 | 2,18 | 2,36 |
| 6 | Sumatra Selatan | 16,92 | 1,61 | 1,83 | 1,88 |
| 7 | Bengkulu | 5,17 | 4,37 | 5,2 | 4,56 |
| 8 | Lampung | 11,17 | 5,85 | 7,34 | 10,96 |
| 9 | DKI Jakarta | 239,35 | 95,32 | 124,94 | 108,47 |
| 10 | Jawa Barat | 79,71 | 5,91 | 7,31 | 9,05 |
| 11 | Jawa Tengah | 50,63 | 18,87 | 27,25 | 41,56 |
| 12 | DI Yogyakarta | 3,96 | 2,01 | 1,51 | 2,01 |
| 13 | Jawa Timur | 70,7 | 49,66 | 19,26 | 19,23 |
| 14 | Kalimantan Barat | 7,93 | 3,48 | 4,37 | 4,08 |
| 15 | Kalimantan tengah | 3,52 | 1,61 | 1,32 | 1,07 |
| 16 | Kalimantan Selatan | 12,21 | 6 | 6,89 | 5,63 |
| 17 | Kalimantan Timur | 20,35 | 17,64 | 16,13 | 18,93 |
| 18 | Sulawesi Utara | 5,99 | 1,51 | 1,61 | 1,54 |
| 19 | Sulawesi Tengah | 6,18 | 1,64 | 2,58 | 5,83 |
| 20 | Sulawesi Selatan | 22,98 | 5,16 | 5,26 | 7,08 |
| 21 | Sulawesi Tenggara | 3,31 | 0,76 | 0,94 | 1,44 |
| 22 | Bali | 12,85 | 1,76 | 1,69 | 1,74 |
| 23 | NTB | 7,74 | 4,65 | 5,02 | 6,11 |
| 24 | NTT | 16,83 | 8,19 | 8,16 | 6,11 |
| 25 | Maluku | 5,92 | 3,41 | 1,54 | 1,65 |
| 26 | Irian Jaya | 6,02 | 3,03 | 2,84 | 3,04 |
| | Total Retribusi | | | | |
| | Kabupaten/Kota | 1.084,74 | 939,6 | 1.022,86 | 958,29 |

Sumber: Juli Panglima, *Desentralisasi Fiskal dan Keuangan Daerah Dalam Otonomi Daerah* (Jakarta: 2003) hlm.68.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. LOKASI PENELITIAN

Lokasi tempat penulis melaksanakan penelitian adalah :

1. Terminal yang ada di Kabupaten Pinrang terkait dalam hal ini yang memungut langsung retribusi tersebut.
2. Dinas perhubungan yang dalam hal ini mempunyai aparat yang memungut retribusi di terminal.

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data yang penulis lakukan adalah dengan penelitian pustaka dan penelitian lapangan.

1. Penelitian pustaka

Pada penelitian atau studi kepustakaan ini dimaksudkan untuk memperoleh prinsip-prinsip ilmiah yang sesuai dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini.

Penelitian pustaka yang penulis lakukan dengan jalan membaca dan berusaha menelaah dan mengelolah serta memahami literatur yang ada hubungannya dengan penelitian yang penulis lakukan. Literatur ini akan dijadikan sumber acuan untuk mendapatkan bahan perbandingan dan sekaligus mencari data sekunder yang ada dilapangan.

2. Penelitian di Lapangan

Pada penelitian lapangan dilakukan dengan pengumpulan data primer yang dilakukan melalui wawancara langsung dengan pihak yang mempunyai relevansi yang erat dengan penelitian yang penulis lakukan. Melakukan observasi di terminal untuk melihat secara langsung proses pemungutan retribusi tersebut.

C. JENIS DAN SUMBER DATA

1. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian yang bersumber dari responden.

2. Data sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari pengkajian studi kepustakaan, dokumen-dokumen, peraturan perundang-undangan dan peraturan daerah yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti.

D. ANALISA DATA

pada dasarnya penulis pada penelitian ini menggunakan analisa data kuantitatif dan kualitatif terhadap data primer dan data sekunder yang diperoleh dalam pelaksanaan penelitian, dan diolah untuk disajikan menjadi secara deskriptif dan sistematis.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

Kabupaten Pinrang merupakan salah satu daerah kabupaten yang ada di Sulawesi Selatan. Daerah ini dibatasi oleh Kabupaten Polmas Sulawesi Barat, Kota Pare-pare dan Kabupaten Sidenreng Rappang (Sidrap). Pinrang mempunyai potensi dalam proses pengembangan dan pengelolaan retribusi jasa usaha, khususnya penerimaan melalui retribusi terminal.

Kendaraan yang berasal dari Makassar dengan tujuannya Kabupaten Pinrang dan kendaraan yang melewati Kabupaten Pinrang yang akan menuju berbagai daerah lainnya, seperti Polmas, Majene dan kota-kota lain, merupakan objek pengelolaan retribusi terminal. Kendaraan-kendaraan tersebut yang disebut dengan angkutan kota dalam propinsi. Pemerintah Daerah utamanya Dinas Perhubungan (Dishub) diharapkan dapat mengelolah potensi ini secara baik.

Di samping kendaraan yang berasal dari Makassar untuk tujuan di atas, maka potensi penerimaan retribusi melalui pengelolaan terminal ini juga berasal dari kendaraan angkutan kota (pete-pete), serta angkutan pedesaan lainnya. Karena sebagian kecil masyarakat Pinrang juga memiliki angkutan pedesaan yang mengangkut masyarakat dari dan ke kota untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya. kendaraan pete-pete

yang berasal dari Kabupaten Sidrap juga merupakan potensi yang perlu dikelola.

Menyadari akan potensi pengelolaan tersebut, maka pemerintah daerah Kabupaten Pinrang mengeluarkan peraturan daerah tentang penarikan retribusi terminal. Peraturan daerah ini adalah Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang yang diubah dalam Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2004 tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah Kabupaten Pinrang Nomor 6 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang Penarikan Retribusi Jasa Angkutan Terminal. Ini menjadi payung hukum aparat Dinas Perhubungan dalam melakukan penarikan retribusi di terminal, yaitu terminal sentral perekonomian kabupaten Pinrang dan terminal Paleteang.

Kabupaten Pinrang memiliki dan memfungsikan dua terminal. Terminal tersebut melayani akses kendaraan dalam menaikkan dan menurunkan penumpang. Terminal tersebut berada di kawasan sentral perekonomian Kabupaten Pinrang yang melayani akses kendaraan yang berasal dari Makassar dan angkutan pedesaan yang berasal dari daerah sebelah selatan kota. Terminal selanjutnya berada di daerah Kecamatan Paleteang yang melayani mobil angkutan kota yang berasal dari polmas dan mobil dari Sidrap serta angkutan kota.

Terminal yang ada di Kabupaten Pinrang dibangun untuk memudahkan pemerintah dalam mengontrol operasi kendaraan umum

yang ada, juga untuk mengelola sumber penerimaan daerah melalui penarikan retribusi daerah. Penarikan retribusi ini diharapkan dapat memenuhi target penerimaan pendapatan asli daerah (PAD). PAD ini akan menjadi pendukung utama dalam pengelolaan keuangan anggaran pendapatan dan daerah (APBD) di Kabupaten Pinrang.

Dari hasil wawancara dengan aparat pemerintah daerah, mengatakan bahwa pembuatan dan pengelolaan terminal Paleteang untuk mewujudkan tuntutan akan pentingnya terminal baru di Pinrang juga untuk mendukung penerimaan retribusi karena apabila terminal tersebut difungsikan maka otomatis kendaraan yang dari Sidrap tidak langsung masuk lagi di kota melainkan akan masuk di terminal Paleteang sehingga akan menambah pemasukan daerah.

Pengoprasian terminal baru tersebut juga memberikan lahan untuk berkembangnya angkutan kota karena penumpang yang berasal dari luar, utamanya dari pedesaan diharuskan turun di dalam terminal, selanjutnya mengambil angkutan kota (pete-pete) untuk ke kota. Apabila pete-pete ini akan masuk mengambil penumpang di dalam terminal maka secara otomatis diharuskan membayar biaya retribusi atau mengambil surat setoran retribusi yang hanya berlaku satu kali.

B. IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 4 TAHUN 2004 TENTANG PENGELOLAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM

Dari hasil penelitian yang penulis lakukan melalui wawancara yang dilakukan dengan aparat pemerintah daerah, yaitu kepala Dinas Perhubungan. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa penerapan di lapangan peraturan daerah tersebut tidak mengalami kendala dalam hal penerapan peraturan daerah secara teknis pemberlakuan, hal tersebut karena sebelumnya telah ada peraturan daerah yang mengatur tentang retribusi terminal.

Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2004 tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2001 Tentang Pengelolaan Angkutan Terminal merupakan wewenang penuh kepada Dinas Perhubungan untuk melaksanakan atau mengimplementasikan peraturan daerah tersebut di Kabupaten Pinrang. Dinas Perhubungan melakukan penarikan retribusi di terminal dan mengawasi pelaksanaan pemungutan retribusi tersebut.

Implementasi peraturan daerah tersebut sampai saat ini belum bisa mewujudkan tiga hal penting yaitu :

- Mendorong pertumbuhan retribusi

Retribusi terminal berfungsi bagaimana mengatur dan mensinergikan antara kebutuhan parah pengguna terminal dengan pelayanan yang diberikan oleh pemerintah daerah dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan. Akan tetapi pembayaran retribusi tidak disertai

dengan peningkatan pelayanan, penyederhanaan prosedural serta adanya keadilan.

Hal ini perlu ditekankan agar sopir dapat sadar dalam membayar retribusi sehingga penerimaan daerah dapat meningkat. Ini akan bertujuan untuk :

- ✓ Memberikan penyadaran kepada sopir mengapa pemerintah daerah Dinas Perhubungan perlu melakukan pemungutan retribusi terminal;
 - ✓ Memberikan informasi kepada mereka tentang sebuah kebijakan/peraturan;
 - ✓ Menjadi sumber pembiayaan pemerintah baik untuk kepentingan masyarakat.
- Terhadap kebijakan keuangan daerah

Bagi daerah seperti Kabupaten Pinrang yang tidak didukung dengan sumber daya alam (SDA) yang banyak maka pemerintah daerah perlu kreatif dalam mengelolah keuangannya. Ditunjang dengan pembuatan peraturan daerah tentang retribusi yang baik, sederhana dan dapat dimengerti. Akan menjadi jelas apabila peraturan ini tidak dipaksakan sehingga tidak menjadi beban bagi sopir angkutan penumpang umum.

Dalam mengefektifkan peraturan daerah ini berbagai upaya telah dilakukan oleh dinas perhubungan. Usaha yang pertama yaitu sosialisasi untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat utamanya sopir

angkutan penumpang umum yang secara langsung merasakan penerapan aturan tersebut. Sosialisasi ini dilakukan sebelum pemberlakuan peraturan daerah. Dinas perhubungan hanya lebih pada sosialisasi mengenai adanya kenaikan tarif retribusi yang harus dibayar oleh sopir. Peraturan daerah sebelumnya telah memuat semua aturan yang ada sehingga mengenai pelaksanaan aturan tersebut telah diketahui. Dinas Perhubungan juga mengingatkan kepada para sopir angkutan penumpang agar tetap patuh dan melakukan pembayaran retribusi terminal karena supaya tidak diberikan sanksi.

Dari wawancara yang penulis lakukan dengan pihak yang ada di Dinas Perhubungan, bentuk sosialisasi yang dilakukan ada tiga macam yaitu :

1. Membuat surat edaran selanjutnya disebarakan kepada sopir angkutan penumpang;
2. Menyampaikan secara langsung kepada sopir angkutan penumpang utamanya angkutan penumpang yang berasal dari luar kota;
3. Menuliskan aturan tersebut dalam surat setoran retribusi atau dikalangan sopir dikenal dengan nama kupon retribusi.

Implementasi peraturan daerah tersebut sering terjadi diskriminasi yang diberikan oleh petugas, utamanya yang kepada sopir yang berasal dari daerah Pinrang dengan parah sopir angkutan umum yang berasal dari luar kota. Parah sopir yang ada di Pinrang utamanya yang akan

berangkat ke Makassar seringkali tidak masuk ke terminal dengan berbagai alasan antara lain karena penumpang yang ada tidak banyak, petugas yang melakukan pengecekan merupakan juga orang pinrang sehingga secara hubungan emosional tidak akan melakukan penindakan.

Berbeda dengan yang terjadi misalnya kendaraan yang berasal dari luar kota, parah sopir angkutan penumpang umum harus kembali ke terminal untuk melakukan pembayaran retribusi apabila melakukan pelanggaran. Kendaraan penumpang umum yang berasal dari Makassar juga terkadang tidak melakukan pembayaran dengan alasan tidak ada penumpang yang ada di dalam mobil dari Makassar.

1. Mekanisme Penarikan Retribusi Terminal

Karena di kabupaten pinrang memiliki dua terminal maka mekanisme pembagian penarikan retribusi terminal juga perlu di perhatikan. Pembagian ini dimaksudkan agar nantinya tidak terjadi kebingungan dari parah sopir, serta tumpah tindih yang terjadi antara terminal sentral dan terminal paleteang. Pada saat terminal paleteang belum difungsikan maka hal ini tidak dikhawatirkan. Parah supir utamanya yang berasal dari sidrap tidak usah lagi berbalik arah melainkan langsung menuju ke terminal sentral.

Beberapa jalur dibuka oleh dinas perhubungan dalam melakukan dan memberikan pemahaman kepada sopir guna melakukan pembayaran. Jalur ini juga bertujuan untuk memberikan ruang

gerak kepada pengusaha angkutan kota dalam melakukan operasinya.

Dalam membahas sistem atau mekanisme pembayaran tersebut maka perlu diketahui bahwa nantinya hal ini akan tetap sama antara yang ada di terminal paleteang dan terminal sentral. Intensitas terminal tersebut dalam melakukan penarikan retribusi juga sama yaitu mulai pada pagi hari Pukul 07.30 wita sampai pada Pukul 16.00 wita.

Dalam melakukan pembayaran mobil angkutan penumpang umum masuk ke terminal kemudian membayar retribusi terminal sebesar yang tercantum dalam surat setoran retribusi terminal atau TPR. Setelah melakukan pembayaran maka mobil tersebut keluar terminal, atau melakukan bongkar muat khususnya mobil angkutan penumpang umum yang berasal dari Sidrap.

2. Besaran Tarif Retribusi

Besaran tarif yang diberlakukan bervariasi, hal tersebut didasarkan pada jenis mobil. Sebelum diberlakukan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004, maka tarif retribusi terminal yang terdapat dalam Peraturan Daerah Nomor 6 tahun 2001 dapat kami gambarkan berdasarkan tabel dibawah ini.

Tabel 5. Besaran tarif berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2001

| No | Jenis kendaraan | Jumlah tarif |
|----|--------------------------|--------------|
| 1. | Kendaraan bus cepat | Rp 700,00 |
| 2. | Kendaraan bus lambat | Rp 600,00 |
| 3. | Kendaraan bus antar kota | Rp 500,00 |
| 4. | Kendaraan angkutan kota | Rp 300,00 |
| 5. | Kendaraan pedesaan | Rp 300,00 |

(Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang)

Setelah adanya perkembangan, serta pertimbangan penerapan otonomi daerah yang terkait dengan peningkatan pendapatan asli daerah (PAD). Perkembangan ekonomi tidak sesuai lagi dengan besaran tarif tersebut maka pemerintah daerah memberlakukan tarif baru yang didasarkan pada Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004. besaran tarif yang dibayar berdasarkan tabel berikut :

Tabel 6. Besaran tarif berdasarkan Peraturan Daerah

Nomor 4 Tahun 2004

| No | Jenis kendaraan | Jumlah tarif |
|----|--------------------------|--------------|
| 1. | Kendaraan bus cepat | Rp 1000,00 |
| 2. | Kendaraan bus lambat | Rp 1000,00 |
| 3. | Kendaraan bus antar kota | Rp 1000,00 |
| 4. | Kendaraan angkutan kota | Rp 500,00 |
| 5. | Kendaraan pedesaan | Rp 500,00 |

(sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang).

Besaran kenaikan tarif retribusi dapat kita hitung. Jadi rata-rata kenaikan retribusi terminal yang harus dibayar oleh sopir angkutan penumpang umum adalah Rp 400,- (empat ratus rupiah), atau rata-rata sekitar 45 %. Ini dapat menjadi sumber kenaikan retribusi terminal apabila dikelola dengan baik. Dari kenaikan penerimaan tersebut tentu akan berdampak pada kenaikan pada pendapatan asli daerah (PAD).

3. Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Berdasarkan data yang dihimpun penulis, maka di dapat bahwa secara kuantitatif peningkatan dan pemasukan pendapatan asli daerah (PAD) dari sektor penerimaan retribusi jasa usaha khususnya retribusi terminal belum terlalu signifikan. Untuk lebih jelasnya penulis akan menyajikan dalam bentuk tabel.

**Tabel 7. Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal Berdasarkan
Tahun Anggaran 2005**

| NO | BULAN | REALISASI PENERIMAAN (Rp) |
|----|-----------|---------------------------|
| 1 | Januari | 23.454.000,00 |
| 2 | Februari | 15.073.000,00 |
| 3 | Maret | 17.325.000,00 |
| 4 | April | 25.740.000,00 |
| 5 | Mei | 10.850.000,00 |
| 6 | Juni | 19.170.000,00 |
| 7 | Juli | 21.211.000,00 |
| 8 | Agustus | 21.315.000,00 |
| 9 | September | 17.250.000,00 |
| 10 | Oktober | 18.973.000,00 |
| 11 | November | 20.605.000,00 |
| 12 | Desember | 23.120.000,00 |
| | Jumlah | 234.086.000,00 |

(Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang).

Dari tabel di atas maka dapat kita analisa bahwa perolehan pendapatan asli daerah dari sektor ini hanya rata-rata 70 % pada Tahun 2005. ini diasumsikan dari target penerimaan retribusi terminal untuk anggaran Tahun 2005 sebesar Rp 336.560.000,00. pemasukan pada tahun ini hanya mencapai 234.086.000,00.

Dari data di atas juga terungkap bahwa selama ini kesadaran dan partisipasi parah sopir angkutan penumpang umum dalam membayar retribusi terminal belum terlalu besar. Ini juga membuktikan bahwa realisasi atau efektivitas dari Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2004 belum mampu diwujudkan.

4. Mekanisme Pengelolaan Terminal Berdasarkan Peraturan Daerah.

Pengelolaan terminal dilakukan oleh dinas perhubungan. Hal tersebut sesuai dengan keputusan yang dikeluarkan oleh Bupati Kabupaten Pinrang. Dinas Perhubungan ini selanjutnya mengangkat kepala terminal untuk membentuk unit kerja yang akan melakukan pemungutan retribusi terminal dan memberikan pelayanan kepada penumpang dan pelayanan kepada kendaraan yang akan melanjutkan perjalanan.

5. Mekanisme Pengawasan Surat Setoran Retribusi Terminal

Kendaraan angkutan penumpang umum yang telah membayar dan mengambil bukti surat setoran retribusi terminal atau dalam peraturan daerah disebut sebagai TPR menyerahkan bukti tersebut kepada petugas yang ada. Setelah menyerahkan kepada petugas maka bukti tersebut diambil oleh petugas. Untuk menjaga agar kupon tersebut tidak digunakan dua kali maka petugas di pos pengecekan merobek kupon itu.

Apabila parah sopir melakukan pelanggaran atau tidak melakukan pembayaran maka akan dikenakan sanksi yaitu :

1. Akan diberikan surat teguran atau peringatan;
2. Disuruh kembali melakukan pembayaran ke terminal;
3. Dikenakan denda;
4. Ditilang;

5. Ancaman akan dicabut izin trayek.

Dari hasil penelitian masih banyak dari peraturan daerah ini yang tidak terimplemntasi dengan baik sehingga akan berdampak pada ketidak efektifan penarikan retribusi terminal tersebut. Masalah ini akan berdampak pada peningkatan pendapatan asli daerah (PAD), pengelolaan terminal dan kepercayaan masyarakat utamanya sopir angkutan penumpang umum dalam melakukan pembayaran retribusi terminal.

Dalam hal pengelolaan terminal parah sopir berpendapat bahwa terminal ini tidak bermanfaat karena di dalamnya tidak ada penumpang. Serta ketidak teraturan kendaraan yang akan berangkat dan yang melakukan parkir sembarang tempat. Kendaraan pada umumnya hanya masuk ke dalam terminal untuk melakukan pembayaran retribusi selanjutnya keluar terminal dan menurungkan penumpang. Begitu pula dengan kendaraan yang menunggu penumpang, parah sopir lebih memilih menunggu penumpang di luar terminal, alasan yang diberikan adalah tidak ada penumpang dalam terminal karena orang tidak mau masuk terminal.

Mengenai pemberlakuan sanksi, masih ada perlakuan yang tidak sama antara kendaraan angkutan penumpang umum yang berasal dari luar kota dengan kendaraan yang ada di Pinrang sendiri. Misalnya, mobil yang berasal dari Polmas apabila tidak membayar retribusi akan dilakukan penindakan berupa denda sedangkan mobil yang berasal dari

Pinrang yang tidak melakukan pembayaran tetap bisa melanjutkan perjalanan dengan dispensasi dari petugas.

Implementasi peraturan daerah dalam peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) juga belum berlaku secara maksimal. Peningkatan atau kenaikan tarif retribusi yang harus dibayar sebelum peraturan daerah tersebut berlaku juga belum dapat merealisasikan peningkatan pendapatan asli daerah (PAD).

Berdasarkan target pendapatan yang dikeluarkan oleh dinas perhubungan maka penulis menganggap bahwa target tersebut masih belum realistis, mengingat dari hasil observasi yang penulis lakukan maka jumlah yang mesti diterima oleh dinas perhubungan dalam mengelola retribusi terminal tersebut seharusnya bisa lebih besar.

Ada beberapa kelemahan yang dimiliki oleh dinas perhubungan dalam mengefektifkan penarikan retribusi ini. Hal tersebut, menyebabkan tidak adanya kepastian dalam perolehan retribusi. Contohnya, data tentang berapa potensi atau jumlah kendaraan bus cepat, bus lambat, dan non bus antar kota yang berpotensi melewati pinrang dalam tiap harinya belum ada. Jumlah angkutan kota (angkot) dan angkutan pedesaan yang beroperasi di kabupaten pinrang juga belum ada.

Ketiadaan data tersebut dapat menyebabkan beberapapun penerimaan dalam satu hari yang diakumulasi perbulan belum bisa terevaluasi. Hal tersebut berdampak pada penerimaan yang menurun. Data tersebut sebenarnya bisa menjadi sarana dalam memperketat

pengawasan terhadap kendaraan yang akan melakukan pembayaran retribusi terminal.

C. FAKTOR YANG MENGHAMBAT DALAM PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH NOMOR 4 TAHUN 2004 TENTANG PENGELOLAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DI KABUPATEN PINRANG

Ada beberapa hambatan dalam penerapan peraturan daerah ini. Faktor-faktor penghambat dapat dibagi dalam 4 hal yaitu faktor alam, sopir, aturan, dan faktor Dinas Perhubungan.

1. Faktor Alam

Faktor ini ternyata sangat berpengaruh dalam penerapan peraturan daerah ini. Yang paling berpengaruh bagi turunnya penerimaan retribusi terminal apabila terjadi hujan. Hujan terjadi maka masyarakat cenderung tidak melakukan aktifitas, terutama ibu rumah tangga yang tidak ke pasar. Dari alasan tersebut maka sopir cenderung tidak melakukan aktifitas. Terlebih apabila terjadi banjir maka ini akan memperburuk proses penerimaan retribusi terminal.

Faktor ini tidak selamanya berlangsung. Sehingga tetap dapat dilakukan pada hari yang lainnya untuk melakukan pemungutan retribusi. Ini bukan merupakan faktor yang paling utama dalam menghambat penerimaan retribusi tersebut.

2. Faktor Sopir

Ini merupakan faktor yang paling berpengaruh dalam penerimaan retribusi terminal. Karena apabila sopir angkutan penumpang umum tidak melakukan pembayaran retribusi maka target penerimaan pendapatan asli daerah (PAD) tidak terpenuhi.

Sopir dalam melakukan pembayaran retribusi terminal didasarkan pada ketakutan pada sanksi yang diberikan oleh petugas Dinas Perhubungan. Sopir yang melakukan pelanggaran akan ditilang. Jadi apabila ada kesempatan atau sopir tersebut tidak melihat petugas maka mereka terkadang memilih untuk tidak membayar retribusi terminal.

Dari segi kesadaran sopir terhadap peraturan daerah, sebahagian besar sopir ternyata tidak mengetahui bahwa retribusi tersebut diatur oleh pemerintah daerah. Sopir hanya menyadari bahwa mereka harus melakukan pembayaran. Mereka berpendapat bahwa itu hanya pungutan yang dibuat oleh pihak Dinas Perhubungan. Yang mereka bayarkan adalah untuk menjadi gaji pegawai Dinas Perhubungan. Terutama mereka yang bekerja sebagai pegawai honorer. Bahkan ada yang berpendapat bahwa retribusi yang mereka bayarkan akan menjadi tunjangan bagi pejabat Dinas Perhubungan.

sopir terkadang juga tidak masuk ke terminal karena alasan tidak ada penumpang. Sehingga potensi penerimaan menjadi berkurang. Utamanya sopir yang berasal dari Pinrang sendiri yang akan naik ke Makassar, mereka menunggu penumpang di jalanan dan pada saat penumpang ada, maka mereka langsung naik ke makassar tanpa masuk ke terminal untuk melakukan pembayaran.

Parah sopir angkutan penumpang umum sering mengeluhkan kondisi terminal. Terutama jalanan masuk ke terminal yang tidak bagus. Juga kondisi lainnya seperti prasarana pendukung aktifitas sopir dalam menaikkan dan menurunkan penumpang.

Alasan yang paling klasik mereka tidak masuk ke terminal adalah adanya orang yang menjadi perantara antara sopir dengan penumpang atau terkadang didalam terminal terdapat orang-orang yang meminta sejumlah uang kepada si sopir. Ini merugikan sopir dan memilih untuk tidak masuk kedalam terminal.

3. Faktor aturan

Ada tiga tiga hal yang sampai saat yang belum mampu diwujudkan dalam pengelolaan terminal yang di dalam aturannya telah diatur. Ini terkait dengan pengelolaan atau perbaikan fasilitas terminal. Berbagai sarana dan prasarana yang ada di terminal harus segera dibenahi antara lain perbaikan jalanan masuk. Dari dua terminal yang ada di Kabupaten Pinrang kesemuanya mempunyai jalanan yang tidak kondusif bagi pengendara. Pembenahan tempat duduk

penumpang, memfungsikan sistem pengamanan bagi kendaraan dan penumpang di dalam terminal dan sistem informasi bagi kendaraan.

4. Faktor Dinas Perhubungan

Dinas perhubungan yang telah diberikan wewenang oleh pemerintah daerah dalam mengelola terminal belum bekerja secara maksimal. Dinas perhubungan terkesan dengan pencapaian target penerimaan uang retribusi saja. Seharusnya Dinas Perhubungan harus mempunyai data akurat tentang berapa jumlah frekuensi kendaraan angkutan bus cepat, bus lambat, non bus, angkutan kota dan angkutan pedesaan yang beroperasi di Kabupaten pinrang.

Data ini akan membantu Dinas Perhubungan dalam mengevaluasi dan menilai kinerjanya. Apabila target yang ditentukan penerimaan retribusi dalam setiap bulannya tidak memenuhi target maka dapat dilihat apakah terjadi penurunan jumlah kendaraan yang beroperasi ataukah terjadi pelanggaran.

D. Peranan Dinas Perhubungan Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 Tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang di Kabupaten Pinrang

Guna mengefektifkan penerimaan daerah melalui pemungutan retribusi terminal maka pemerintah daerah telah menunjuk Dinas Perhubungan guna mengelolah terminal tersebut. Dinas perhubungan kemudian menetapkan kepala terminal yang akan membentuk unit kerja guna mengelolah dan melakukan penarikan retribusi terminal. Tim unit kerja pengelolah terminal ini tetap melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan utamanya dalam pelaporan retribusi terminal dan pengawasan penarikan retribusi terminal.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap penarikan retribusi terminal. Ada dua hal yang menjadi fokus pengawasan yaitu, pengawasan terhadap kendaraan angkutan penumpang umum yang melakukan pelanggaran dan pengawasan terhadap aparat Dinas Perhubungan yang melakukan penarikan retribusi terminal.

Pengawasan terhadap sopir angkutan penumpang umum oleh Dinas perhubungan dilakukan dengan penempatan pos pengecekan retribusi terminal. Pos ini akan bertugas mengecek dan mengawasi parah sopir yang belum melakukan pembayaran retribusi terminal. Setelah sopir melakukan pembayaran retribusi terminal maka sopir menyerahkan kupon tanda retribusi tersebut kepada petugas yang ada di pos pengecekan.

Ada 6 pos yang telah dibuat oleh dinas perhubungan guna mengefektifkan penarikan retribusi terminal ini. Pos-pos tersebut antara lain:

- 1) Pos yang ada di jalan poros Pinrang Pare-Pare, ini mengawasi kendaraan yang akan menuju ke arah Pare-pare dan Makassar.
- 2) Pos yang ada di jalan Jampue. Pos ini melakukan pengawasan terhadap kendaraan angkutan pedesaan yang menuju ke arah selatan kota Pinrang.
- 3) Pos yang ada di jalan Langga. Berfungsi untuk mengawasi kendaraan yang angkutan pedesaan yang menuju ke Kecamatan Mattiro Sompe.
- 4) Pos pengawasan jalan Salo. Pos ini melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang akan menuju ke daerah barat kota Pinrang.
- 5) Pos pengawasan Pacongan. Pos ini melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang akan menuju ke arah utara kota Pinrang, utamanya yang akan ke Polmas.
- 6) Pos pengawasan jalan poros Sidrap. Pos ini mengawasi kendaraan dari terminal yang akan menuju ke kota Rappang dan Pangkajene.

Pengawasan terhadap petugas yang melakukan penarikan retribusi juga perlu dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Ini menyangkut dengan

kredibilitas pengelolaan retribusi terminal. Petugas yang melakukan penarikan retribusi tidak memberikan kupon, maka akan mengurangi pemasukan daerah. Petugas juga perlu diawasi utamanya dalam pelaporan jumlah penerimaan retribusi dalam tiap harinya, hal tersebut berkaitan dengan terjadinya penggelapan terhadap retribusi terminal.

Pengawasan juga dilakukan terhadap petugas Dinas Perhubungan yang melakukan pengecekan terhadap kupon retribusi. Petugas yang ada di pos pengecekan sama sekali tidak boleh melakukan pemungutan retribusi terminal. Para sopir angkutan penumpang umum yang tidak melakukan pembayaran maka harus diarahkan untuk kembali ke Terminal untuk melakukan pembayaran retribusi terminal.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari penelitian dan pembahasan yang ada, maka penulis berkesimpulan bahwa :

1. Implementasi peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2004 dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) belum efektif hal tersebut karena belum adanya kesadaran sopir dalam melakukan pembayaran retribusi. Besaran penerimaan pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui retribusi terminal hanya sebesar Rp 234.086.000,00 atau sekitar 70 % dari target yang telah ditetapkan dalam APBD.
2. Faktor yang menghambat pelaksanaan Peraturan Daerah tersebut adalah faktor alam, sopir angkutan penumpang umum, aturan dan Dinas Perhubungan.
3. Peranan Dinas Perhubungan dalam pengawasan adalah menempatkan pos-pos pengecekan retribusi terminal, pos-pos ini berada di jalan poros Pinrang Pare-Pare, Jalan Jampue, Jalan Langga, Jalan Salo, Pacongang dan Jalan poros Sidrap.

B. SARAN

1. Kepada Dinas Perhubungan agar lebih mengintensifkan sosialisasi peraturan daerah tersebut agar para sopir angkutan penumpang umum melakukan pembayaran retribusi bukan karena takut sanksi melainkan kesadaran terhadap pembangunan daerah.
2. Dinas Perhubungan juga hendaknya tetap melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap aparatnya utamanya mereka yang secara langsung terlibat dalam penarikan retribusi terminal tersebut.
3. Kepada pemerintah daerah agar melakukan perbaikan terhadap sarana dan prasarana yang ada di terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali. Achmad. September 1998, *Menjelajah Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Jakarta, PT Yarsif Watampone.
- Bambang Prakosa Kesit. Maret 2005, *Pajak dan Retribusi Daerah*, Yogyakarta, Universitas Islam Press.
- Borahima. Mei 2004, *Pengantar Hukum Pajak*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada.
- Fatwa A. M. Agustus 2002, *Otonomi Daerah dan Demokratisasi Bangsa*, Jakarta, Yarsif Watampone.
- Johar Sri P Winarli. Agustus 2005, *Kompleksitas Persoalan Otonomi Daerah di Indonesia*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar.
- Kurniawan Panca, at.Al. 2004, *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah di Indonesia*, Jakarta, Bayu Media Publishing.
- Kusmiati at.Al. 1999, *Tata Negara*, Jakarta, PT Intan Pariwara.
- Nadeak Kustigar. 2002, *Otonomi Daerah(Peluang dan Tantangan) Makna Otonomi Daerah dan Sumber Pembiayaan, Sebuah Refleksi* Surabaya, Penebar Swadaya.
- Panglima Juli Saragi. April 2003, *Desentralisasi Fiskal dan Keuangan Daerah Dalam Otonomi Daerah*, Jakarta, PT Ghalia Indonesia.
- Rasyid Ryaas. 2000, *Otonomi Daerah dan Federalisme*, Jakarta, PT Harapan Pembaharuan.
- _____. 2004, *Otonomi Daerah Dalam Negara Kesatuan*, Yogyakarta,
- Riwu Kaho Josef. Agustus 2003, *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada.

- Sujamto. Oktober 1983, *Otonomi Daerah Yang Nyata dan Bertanggung Jawab*, Jakarta.
- Soekanto. Soerjono. Oktober 2001, *Poko-pokok Sosiologi Hukum*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada
- , Februari 2004, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada
- Widjaja, HAW. 2003. *Titik Berat Otonomi Daerah Pada Daerah Tingkat II*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada
- , 2005. *Penyelenggaraan Otonomi Daerah di Indonesia (Dalam Rangka Sosialisasi Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah)*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada.
- W Kusuma. Mulyana, Oktober 1986. *Perspektif, Teori dan Kebijakan Hukum*. Jakarta, CV Rajawali
- Yani Ahmad, 2004, *Hubungan Keuangan Antara Pusat dan Daerah di Indonesia*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada.



PEMERINTAH KABUPATEN PINRANG
DINAS PERHUBUNGAN

Jalan Gatot Subroto No. 24 Telp. (0421) 921180
PINRANG 91212

SURAT KETERANGAN

NO. 551/51/DISHUB

Diberikan keterangan kepada :

- Nama : R A N O
- Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas HUKUM UNHAS Makassar
- Alamat : BTP Blok K No. 159 A Makassar

Jenar telah melakukan penelitian pada Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang khususnya pada penelitian Penerimaan Retribusi Terminal sesuai PERDA KAB PINRANG No. 4 Tahun 2004 yang dimulai pada tanggal 26 Desember 2005 s.d. 26 Januari 2006.

Dengan keterangan ini diberikan untuk dipergunakan esperlunya.

AN. KEPALA DINAS
Kepala Bagian Tata Usaha

Abd
H. MUH SAPRI, SPd

Pangiot Pembina

NIP : 580010035

PEMERINTAH KABUPATEN PINRANG

SEKRETARIAT DAERAH

Jln. Jend. Sudirman No. Telp. (0421) 923056 - 922914
P I N R A N G 91212

Pinrang, 20 Desember 2005.

K e p a d a,

Yth. Kepala Dinas Perhubungan Daerah
Kabupaten Pinrang

di -

T e m p a t

Nomor : 070 / 3114 / B.Wil
Lamp. :-
Perihal : IZIN PENELITIAN

Memperhatikan Surat Badan Kesatuan Bangsa (BALITBANGDA) Propinsi Sulawesi Selatan Nomor 070/3359 - III/BKB -SS Tanggal 30 Nopember 2005 perihal Permohonan Izin Penelitian, untuk maksud tersebut dengan ini disampaikan kepada Saudara bahwa :

N a m a : R A N O
Tempat/Tgl Lahir : Pinrang, 13 Nopember 1983
Jenis Kelamin : Laki - laki
Pekerjaan : Mah. Fak. HUKUM UNHAS Mks.
A l a m a t : Bumi Tamalanrea Permai Blk E No.159a Mks.

Bermaksud mengadakan Penelitian/Pengumpulan Data di Unit Kerja Saudara dalam rangka Penyusunan/Thesis/Skripsi dengan judul:
"TINJAUAN HUKUM EFEKTIVITAS PENARIKAN RETRIBUSI TERMINAL DALAM PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH KABUPATEN PINRANG"
terhitung mulai 1 Desember s/d 28 Pebruari 2006.

1. Sebelum dan sesudah mengadakan Penelitian, kepada yang bersangkutan melapor kepada Bupati Pinrang melalui Kepala Bagian Bina Wilayah SETDA Kabupaten Pinrang.
2. Penelitian tidak menyimpang dari izin diberikan.
3. Mentaati Peraturan Perundang-undangan yang berlaku dan mengindahkan adat istiadat.
4. Menyerahkan 2 (dua) rangkap hasil Penelitian kepada Bupati Pinrang melalui Kepala Bagian Bina Wilayah SETDA Kabupaten Pinrang
5. Surat Izin akan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku apabila yang bersangkutan tidak mentaati Perundang - undangan yang berlaku

Demikian disampaikan kepada Saudara untuk mendapatkan perhatian dan pelaksanaan sebagaimana mestinya.

An. BUPATI PINRANG
Sekretaris Daerah
Asisten II

Drs. H. SYARIFUDDIN SIDE, M.Si.
Pangkat Pembina Utama Muda
NIP. : 010 156 827

TEMBUSAN :

1. Bupati Pinrang sebagai laporan di Pinrang;
2. Dekan Fak. HUKUM UNHAS Makassar di Makassar;
3. Saudara yang bersangkutan;
4. *pertinggal*

PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
BADAN KESATUAN BANGSA

Jalan Jenderal Urip Sumoharjo Nomor 269 Telepon (0411) 453046, 444884
MAKASSAR 90231

Nomor : 070/3359 -III/BKB-SS
Jenis : Biasa.
Materi :
Perihal : Izin Penelitian.

Makassar, 30 November 2005.
Kepada
Yth. PUPATI PINRANG
DI -
P I N R A N G.

Berdasarkan Surat Dekan Fakultas Hukum Univ. Hasanuddia Makassar -
No. 2639/304.7.3/PL.06/2005 tanggal 28 November 2005,
dengan ini disampaikan kepada Saudara bahwa yang tersebut di bawah ini:

Nama : R A N O
Tempat/Tanggal Lahir : Pinrang, 13 November 1983
Jenis Kelamin : Laki laki
Pendidikan : Mah. Fak. Hukum UNHAS Eks.
Alamat : Fumi Tamalanrea Permai Blk.K No.159a Makassar.
Maksud akan mengadakan penelitian di Daerah/Instansi Saudara dalam-
kegiatan penyusunan skripsi dengan judul :
"PENGUKURAN EFEKTIVITAS PENYARIFAN REKRUTASI DALAM Peningkatan PEDA-
GAN ASLI DAERAH DI KABUPATEN PINRANG".
Waktu : 3 (tiga) bulan tmt. 1 Desember 2005 s/d 28 Feb. 2006
Anggota/peserta : "Tidak ada."

Sehubungan dengan hal tersebut di atas pada prinsipnya kami dapat menyetujui kegiatan tersebut
dengan ketentuan:

Sebelum dan sesudah melaksanakan kegiatan kepada yang bersangkutan harus melapor kepada
Bupati/Walikota, cq. Kepala Kantor/Kepala Badan Kesbang setempat apabila kegiatan
dilaksanakan di Kabupaten/Kota.

P e n e l i t i a n tidak menyimpang dari Izin yang diberikan.

Mentaati semua Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku dan mengindahkan Adat - Istiadat
daerah setempat.

Menyerahkan 1 (satu) exemplar Copy hasil
Sulawesi Selatan cq. Kepala Badan Kesatuan Bangsa Provinsi Sulawesi Selatan.

Demikian untuk mendapatkan perhatian.



Disampaikan:
Kepala Kesbang dan Politik Depdagri di Jakarta
Kepala Kesbang dan Politik di Makassar
Kepala Kesbang dan Politik di Makassar
Kepala Kesbang dan Politik di Makassar
Kepala Fak. Hukum UNHAS Eks.
Rano.
raip.

PENGKELOLAAN TERMINAL ANGKUTAN PENUMPANG

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI PINRANG

- Menimbang :
- a. bahwa untuk menunjang kelancaran mobilitas orang dan terlaksananya keterpaduan intra dan antar kota secara lancar dan tertib, maka Peraturan Daerah Kabupaten Daerah Tingkat II Pinrang Nomor 3 Tahun 1991 tentang Terminal dan Retribusi Terminal Angkutan Penumpang Umum, dipandang perlu ditinjau kembali;
 - b. bahwa untuk pelaksanaan maksud pada huruf a diatas, perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang.

- Mengingat :
- 1. Undang - undang Nomor 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah - daerah Tingkat II di Sulawesi (Lembaran Negara Tahun 1959 Nomor 74, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1822);
 - 2. Undang - undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang - undang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Tahun 1981 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3209);
 - 3. Undang - undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);

- 4. Undang - undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Perubahan Kedua Undang - undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Daerah (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 10, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839);
- 5. Undang - undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perubahan Kedua Undang - undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3848);
- 6. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II (Lembaran Negara Tahun 1990 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3410);
- 7. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angka Pelembagaan Negara Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);
- 8. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3528);
- 9. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3529);
- 10. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3530);
- 11. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 tentang Retribusi Daerah (Lembaran Negara Tahun 1997 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3692);

- (1) Setiap kendaraan umum yang masuk terminal dan menggunakan tempat kegiatan usaha serta fasilitas lainnya difungsikan terminal dikenakan retribusi terminal.
- (2) Bukti pembayaran retribusi terminal untuk Kendaraan Umum berupa TPR.

Pasal 5

(1) Besarnya tarif retribusi terminal kendaraan umum untuk sekali masuk adalah sebagai berikut :

- a. Kendaraan Bus Cepat Rp. 700,- (tujuh ratus rupiah);
- b. Kendaraan Bus Lambat Rp. 600,- (enam ratus rupiah);
- c. Kendaraan Non Bus Antar Kota Rp. 500,- (lima ratus rupiah);
- d. Kendaraan Angkutan Kota (Angkot) Rp. 300,- (tiga ratus rupiah);
- e. Kendaraan Angkutan Pedesaan Rp. 300,- (tiga ratus rupiah);

(2) Besarnya tarif retribusi penggunaan tempat kegiatan usaha dan fasilitas lainnya dilingkungan terminal ditetapkan sebagai berikut :

- a. Kios / Gardu ukuran 3 X 3 meter Rp. 25.000,- / petak / bulan,
- b. Buang Air Besar Rp. 500,-
- c. Buang Air Kecil Rp. 200,-
- d. Pemakaian Ruang Tidar Rp. 2.500,- / malam,
- f. Pencucian Mobil :
 1. Bus Besar Rp. 7.500,- / mobil,
 2. Bus Sedang Rp. 5.000,- / mobil,
 3. Kendaraan Pribadi Rp. 5.000,- / mobil,
 4. Orolet Rp. 4.000,- / mobil,

Kendaraan TPR dilakikan oleh Bupati

Pelayanan TPR dilakukan di terminal dan atau tempat lainnya yang ditetapkan Bupati.

**BAB V
KUPON TPR**

Pasal 8

- (1) Pencetakan Kupon TPR harus memenuhi standar teknis pengamanan.
- (2) Kupon TPR terdiri dari 2 (dua) bagian yaitu
 - a. Bagian Pertama merupakan bukti pembayaran yang diserahkan kepada Kendaraan Angkutan Umum yang memuat data antara lain sebagai berikut :

1. Kode Daerah, Nomor Seri dan Nomor Urut Kupon,
2. Nama Jenis Pungutan,
3. Dasar Hukum Pungutan,
4. Besarnya Retribusi ;
5. Catatan yang berbunyi : Berlaku satu kali masuk,
6. Pada sisi kanan kupon diberi lubang berisi, dengan ukuran garis tengahnya 4 (empat) mm dan jarak antara satu dengan lainnya 9 (sembilan) mm.



BAB VI
PENGELOLAAN DAN PENGAAYASAN

Pasal 9

Pengelolaan Terminal dan Fasilitas Umum Terminal dilakukan oleh Dinas atau Instansi lainnya yang ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

Pasal 10

Pemungutan Retribusi Terminal dan Sewa Fasilitas Umum Terminal dilakukan oleh Dinas atau Instansi lain yang ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

Pasal 11

Pada Terminal diberi tanda -- tanda yang mencirikan :

- a. Tempat untuk masing -- masing kendaraan umum;
- b. Arah dan jadwal keberangkatan masing -- masing kendaraan yang dimaksud pada huruf a.

Pasal 12

(1) Pengusaha angkutan atau pengemudi kendaraan umum yang datang dan berangkat dari terminal harus melapor / menyerahkan TPR kepada Petugas Dinas yang ditunjuk untuk tugas dimaksud.

Pasal 13

- (1) Setiap orang yang bekerja sebagai Baruh Angkatan ditetapiakan dan mempunyai Surat Lata dari Bupati atas usul Kepala Dinas.
- (2) Baruh Angkatan yang ditetapiakan pada ayat (1) pasal ini diberi Tanda Pegawai yang bentuk dan cara pemakaiannya ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

Pasal 14

Setiap orang yang berada di terminal harus mematuhi petunjuk dan aturan berlaku di Terminal.

Pasal 15

Untuk kelancaran pelaksanaan pengelolaan terminal ditunjuk / diangkat Terminal yang bertanggung jawab kepada Kepala Dinas

Pasal 16

Pegawasan atas pelaksanaan Terminal dan Fasilitas Umum Terminal di oleh Bupati atau Pejabat yang ditunjuk

Pasal 17

Retribusi Terutang terjadi pada saat diterbitkan SKRD atau Dokumen lainnya yang dipersamakan.

BAB VIII

TATA CARA PEMUNGUTAN

Pasal 18

- (1) Pemungutan Retribusi dapat diborongkan;
- (2) Retribusi dipungut dengan menggunakan SKRD atau Dokumen lain yang dipersamakan.

Pasal 19

Kepada Pengelola Pemungutan Retribusi diberi Insentif sesuai ketentuan yang berlaku.

BAB IX

SANKSI ADMINISTRASI

Pasal 20

Dalam hal wajib Retribusi tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar dikenakan sanksi administrasi berupa bunga 2 % (dua persen) setiap bulan dari Retribusi yang terutang atau kurang bayar dan diangh dengan menggunakan STRD.

Pasal 21

- (1) Pengeluhan Surat Teguran / Peringatan / Surat lain yang sejenis sebagai awal pelaksanaan tindakan penagihan Retribusi dikeluarkan setelah 7 (tujuh) hari sejak jatuh tempo ;
- (2) Dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari setelah Surat Teguran / Peringatan / Surat Lain yang sejenis dikeluarkan wajib retribusi harus melunasi Retribusi yang terutang;
- (3) Surat Teguran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini dikeluarkan oleh Pejabat yang ditunjuk.

BAB XI
KETENTUAN PIDANA

Pasal 22

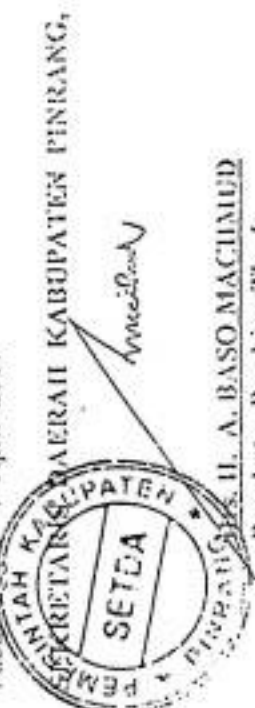
- (1) Wajib Retribusi yang tidak melaksanakan kewajibannya selingga merugikan keuangan Daerah diancam Pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak 4 (empat) kali jumlah Retribusi yang terutang
- (2) Tindak Pidana dimaksud pada ayat (1) pasal ini adalah Pelanggaran.

BUPATI PINRANG,

Cap / Gud

DR. H. A. NAWALIR

Diundangkan di Pinrang
pada tanggal 7 April 2001



DR. H. A. BASO MACHMUD

Pangkat : Pembina Tk. I

N i p : 500 010 042.-

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN PINRANG
TAHUN : 2001 NOMOR : 6

P E N U N G
PERUBAHAN PERTAMA PERATURAN DAERAH KABUPATEN
PINRANG NOMOR 6 TAHUN 2001 TENTANG PENGELOLAAN
TERMINAL, ANGKUTAN PENUMPANG

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI PINRANG

- Menimbang :
- a. bahwa sehubungan diterapkannya Otonomi Daerah di setiap Kabupaten / Kota berdasarkan Undang - undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, maka perlu upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) secara optimal termasuk di sektor Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang,
 - b. bahwa Ketrampilan Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang telah diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Pinrang Nomor 6 Tahun 2001 yang diundangkan dalam Lembaran Daerah Kabupaten Pinrang Tahun 2001 Nomor 6, dan karena tidak sesuai lagi dengan perkembangan situasi perkembangan saat ini, sehingga perlu dilakukan perubahan dengan menyesuaikan perkembangan perkembangan tersebut,
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan b diatas, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Peraturan Perama Peraturan Daerah Kabupaten Pinrang Nomor 6 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang.

2. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Tahun 1981 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3209);
3. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
4. Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Tahun 1997 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3685);
5. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839);
6. Undang-undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3848);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II (Lembaran Negara Tahun 1990 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3410);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3528);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3529);

12. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 tentang Retribusi Daerah (Lembaran Negara Tahun 1997 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3692);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3952);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 119, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4139);
15. Peraturan Daerah Kabupaten Pinrang Nomor 6 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang.

Dengan Persetujuan

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN PINRANG

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : **PERATURAN DAERAH KABUPATEN PINRANG TENTANG PERUBAHAN PERTAMA PERATURAN DAERAH KABUPATEN PINRANG NOMOR 6 TAHUN 2001 TENTANG PENGELOLAAN TERMINAL ANGKUTAN PENUMPANG.**

Pasal 1

Bahwa Peraturan Daerah Kabupaten Pinrang Nomor 6 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang yang telah disahkan oleh Bupati Pinrang dan telah diundangkan dalam Lembaran Daerah Kabupaten Pinrang Tahun 2001 Nomor 6, perlu dilakukan perubahan - perubahan sebagai berikut :

- Rp. 1.000 (Seribu Rupiah).
- Kendaraan Bus Cepat Rp. 1.000 (Seribu Rupiah);
 - Kendaraan Bus Lambat Rp. 1.000 (Seribu Rupiah);
 - Kendaraan Non Bus Antar Kota Rp. 1.000 (Seribu Rupiah);
 - Kendaraan Angkutan Kota Rp. 500 (Lima Ratus Rupiah);
 - Kendaraan Angkutan Pedesaan Rp. 500 (Lima Ratus Rupiah).

Pasal II

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Pinrang.

Disahkan di Pinrang
 Pada tanggal 1 Juli 2004.
BUPATI PINRANG,

Cap / ttd

Drs. H. A. NAWIR, MP.

Diundangkan di Pinrang
 Pada tanggal 1 Juli 2004
 SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN PINRANG,



Drs. H. M. ALI USMAN, S.Si.
 Pangkat : Pembina Utama Muda
 Nip : 010 092 424.

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN PINRANG
 TAHUN : 2004 NOMOR : 5