

**ANALISIS KONTRIBUSI RETRIBUSI
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR
TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH**

STUDI PADA PEMERINTAH KABUPATEN MALANG

SKRIPSI

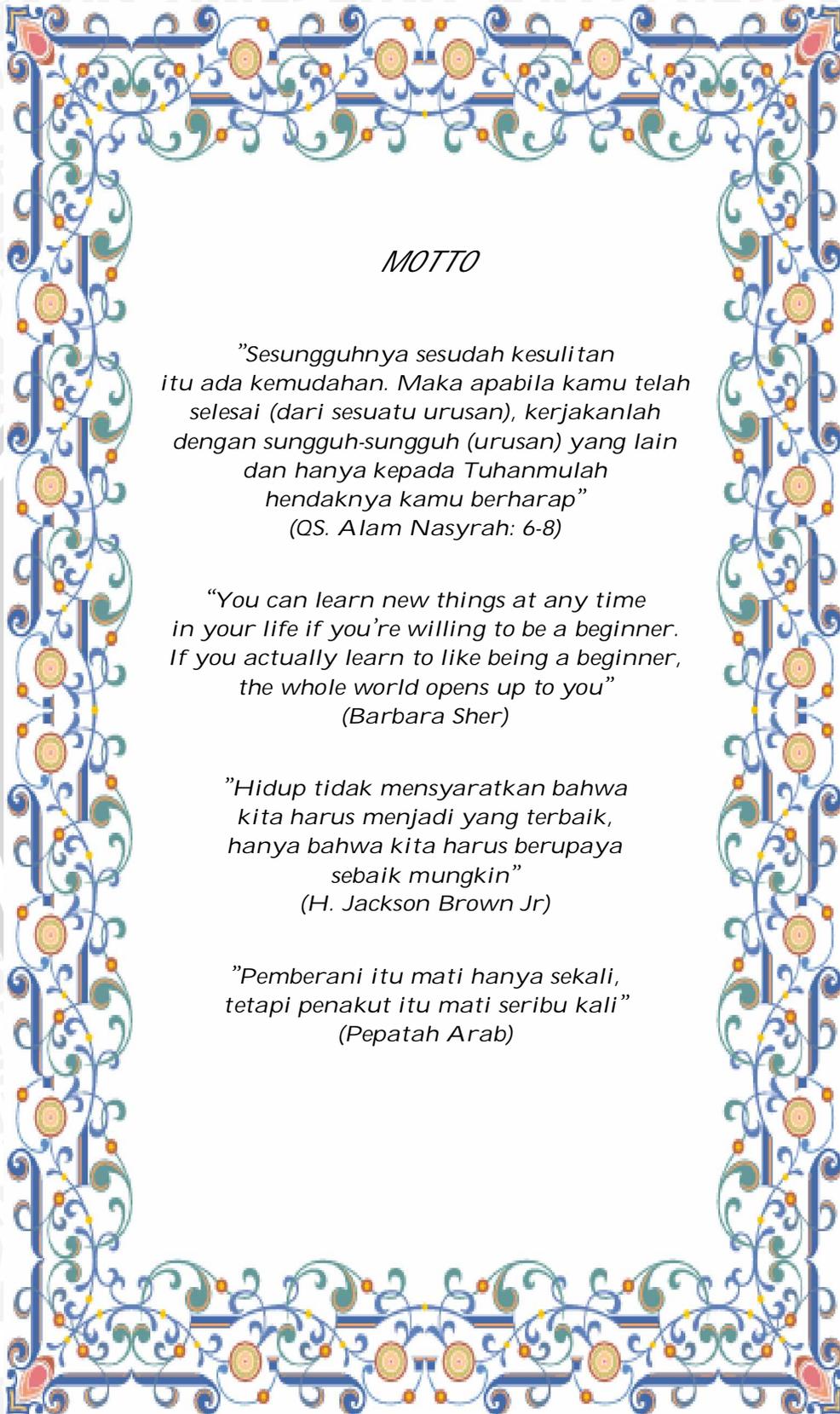
**Diajukan untuk Menempuh Ujian Sarjana
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya**

HUSNUL HIDAYAH

NIM 0310310065



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK
KONSENTRASI ADMINISTRASI PEMERINTAHAN DAERAH
MALANG
2007**



MOTTO

"Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap"
(QS. Alam Nasyrah: 6-8)

"You can learn new things at any time in your life if you're willing to be a beginner. If you actually learn to like being a beginner, the whole world opens up to you"
(Barbara Sher)

"Hidup tidak mensyaratkan bahwa kita harus menjadi yang terbaik, hanya bahwa kita harus berupaya sebaik mungkin"
(H. Jackson Brown Jr)

"Pemberani itu mati hanya sekali, tetapi penakut itu mati seribu kali"
(Pepatah Arab)





RINGKASAN

Husnul Hidayah, 2007, **Analisis Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah, Studi Pada Pemerintah Kabupaten Malang**, Dr. M.R. Khairul Muluk, S.Sos, M.Si, Drs. Stefanus Panirengu, 117 Hal + xiv

Salah satu elemen utama yang membentuk pemerintahan daerah adalah adanya unsur otonomi yang merupakan dasar dari kewenangan daerah untuk mengatur dan mengurus rumah tangga daerah. Pada era otonomi daerah sekarang ini, keberhasilan suatu daerah sangat ditentukan oleh kondisi keuangan daerah. Salah satu sumber pendapatan daerah yang penting untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah melalui pemungutan retribusi daerah.

Kabupaten Malang adalah kabupaten terluas kedua di Jawa Timur, merupakan kabupaten yang memiliki potensi retribusi pengujian kendaraan bermotor yang cukup besar. Retribusi pengujian kendaraan bermotor adalah retribusi yang dikenakan kepada masyarakat atas pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang diberikan oleh pemerintah daerah. Sedangkan pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Laporan penelitian ini bermaksud untuk mendeskripsikan kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Selain itu, penelitian ini bermaksud untuk memaparkan beberapa faktor yang mempengaruhi pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang. Oleh karena itu, metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Dengan metode tersebut, diharapkan dapat menjawab perumusan masalah yang ada dan tujuan penelitian dapat tercapai.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap PAD masih sangat rendah. Walaupun penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor mengalami peningkatan sepanjang tahun, kontribusi yang dihasilkan terhadap PAD terus menurun. Hal ini disebabkan karena kurangnya upaya dari Dishubpar untuk mengoptimalkan pengelolaan retribusi pengujian kendaraan bermotor karena beberapa kendala yang dihadapi oleh Dishubpar yang salah satunya adalah kesulitan dalam melakukan kontrol terhadap kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang.

Berdasarkan kondisi tersebut, Pemerintah Kabupaten Malang diharapkan dapat mengoptimalkan pengelolaan dan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor. Upaya yang perlu dilakukan oleh Dishubpar adalah meningkatkan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor melalui upaya intensifikasi. Selain itu, Dishubpar juga perlu menindak tegas para petugas yang melakukan praktik pungutan liar terhadap masyarakat dan memperbaiki sistem dan prosedur yang ada sehingga dapat mencegah para calo yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi.

SUMMARY

Husnul Hidayah, 2007, **Analysis Contribution of Motor Vehicle Retribution on Locally Raised Revenue, Study at the Government of Malang Regency.** Dr. M.R. Khairul Muluk, S.Sos, M.Si, Drs. Stefanus Panirengu, 117
Pages + xiv

One of main elements shaping local government is the existence of autonomy substance that the base of authority to organize and manage local autonomy. In this autonomy, the success of any area is very determined by the condition of local income. One of the most important sources of local revenue to support the government activity and local development is local retribution collection.

Malang Regency is the second widest region in the East Java that has good retribution potency by motor vehicle testing. Retribution of motor vehicle testing is a retribution that charged to the owner of motor vehicle. The testing of motor vehicle is test activity series and/or check the sparepart of motor vehicle, attached carriage, and specific vehicle in order to fulfill technical prerequisite and the properness of vehicles tested.

This research is purposed to describing the retribution contribution of motor vehicle testing on the Locally Raised Revenue. Beside that, this research is also purposed to explain some factors that influence the collection of the retribution in Malang. Because of that, this research use the descriptive and qualitative approach. It is hoped able to answer the question and to achieve purpose of the research.

The result of research show that the contribution of motor vehicle retribution on the income is very low. Although the retribution income increase in the whole year, but the contribution result is decrease. It is caused by the lack effort from Dishubpar to optimize the management of the retribution caused of some obstacles, one of the obstacles is the difficult in making control to the vehicle that should be tested in Malang Regency.

Based on the condition, The Government of Malang should be optimize the management to the retribution and the acceptance of the retribution. The effort should be done by the Dishubpar is increase the acceptance of the retribution by means of intensification. Beside that, Dishubpar should be explicit the official who illegally collect retribution from society and improve the system and existing procedure in order to avoid the scalper from making illegal act that cause in high cost economy.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan rahmat, anugerah serta hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah Studi pada Pemerintah Kabupaten Malang**. Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memnenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik (SAP) pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat:

1. Dr. Suhadak, M.Ec selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
2. Prof. Solichin Abdul Wahab, MA, Ph.D selaku Ketua Jurusan Administrasi Publik
3. Dr. Imam Hanafi, S.Sos, M.Si, M.Si selaku Sekretaris Jurusan Administrasi Publik.
4. Dr. M.R. Khairul Muluk, M.Si selaku Dosen Pembimbing I
5. Drs. Stefanus Panirengu selaku Dosen Pembimbing II.
6. Segenap Staf dan Karyawan pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
7. Drs. Goro Hastowo selaku Kepala Tata Usaha Dishubpar Kabupaten Malang.
8. Ir. Untung Sudarto selaku Kabid Keselamatan Sarana dan Pos Telekomunikasi Dishubpar Kabupaten Malang.
9. Pudji Wibowo, S.H selaku Kepala UPTD PKB Dishubpar Kabupaten Malang
10. Segenap Staf pada Dishubpar Kabupaten Malang.
11. Kedua orang tuaku, Bapak H. Nur Kholis dan Ibu Noor Hayati.
12. Teman-teman MAFIA PUBLIK '03 Universitas Brawijaya Malang.
13. Semua pihak yang telah membantu mewujudkan skripsi ini.

repository.ub.ac

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya tulis ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, Oktober 2007

Penulis

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



DAFTAR ISI

Halaman

MOTTO	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
RINGKASAN	v
SUMMARY	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR/ BAGAN	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	6
C. Tujuan Penulisan	6
D. Kontribusi Penelitian	7
E. Sistematika Penulisan	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pemerintah Daerah	9
B. Otonomi Daerah	10
1. Pengertian Otonomi Daerah	10
2. Penyelenggaraan Otonomi Daerah	10
3. Tujuan Penyelenggaraan Otonomi Daerah	11
C. Keuangan Daerah	13
1. Pengertian Keuangan Daerah	13
2. Arti Penting Keuangan Daerah	14
3. Ruang Lingkup Keuangan Daerah	14
4. Pengelolaan Keuangan Daerah	15
5. Sumber Keuangan Daerah	16
D. Pendapatan Asli Daerah	18
1. Pengertian Pendapatan Asli Daerah	18
2. Sumber Pendapatan Asli Daerah	18
E. Retribusi Daerah	19
1. Pengertian Retribusi Daerah	19
2. Fungsi Retribusi Daerah	20
3. Indikator Retribusi Daerah	21
4. Dasar Hukum Retribusi Daerah	22
5. Mekanisme Pemungutan Retribusi	22
6. Asas-asas Pemungutan Retribusi Daerah	22
7. Subyek dan Obyek Retribusi Daerah	23
8. Jenis Retribusi Daerah	24
F. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor	26

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	27
B. Konsep dan Variabel Penelitian	27
C. Lokasi dan Situs Penelitian	28
D. Sumber Data	28
E. Teknik Pengumpulan Data	29
F. Instrumen Penelitian	30
G. Analisis Data	30

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi dan Situs Penelitian	34
1. Gambaran Umum Kabupaten Malang	34
a. Sejarah Kabupaten Malang	34
b. Keadaan Geografis	35
c. Kondisi Penduduk	37
d. Keadaan Administratif Wilayah	37
e. Potensi Kabupaten Malang	39
2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang	43
a. Sejarah Dinas Perhubungan dan Pariwisata	43
b. Tupoksi Dinas Perhubungan dan Pariwisata	43
c. Kelembagaan Dinas Perhubungan dan Pariwisata	45
d. SDM Dinas Perhubungan dan Pariwisata	60
e. Perencanaan Strategis Dishubpar	61
B. Gambaran Umum Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang	67
1. Mekanisme Pemungutan Retribusi PKB	75
C. Penyajian Data Fokus Penelitian	78
1. Kontribusi Retribusi PKB di Kabupaten Malang	78
a. Kontribusi Retribusi PKB terhadap Dishubpar	78
b. Kontribusi Retribusi PKB terhadap Retribusi Daerah	87
c. Kontribusi Retribusi PKB terhadap PAD	88
2. Faktor Pendukung dan Penghambat Pemungutan Retribusi PKB di Kabupaten Malang	89
a. Faktor Pendukung	89
b. Faktor Penghambat	90
D. Analisis dan Interpretasi Data	95
1. Kontribusi Retribusi PKB di Kabupaten Malang	95
a. Kontribusi Retribusi PKB terhadap Dishubpar	95
b. Kontribusi Retribusi PKB terhadap Retribusi Daerah	102
c. Kontribusi Retribusi PKB terhadap PAD	106
2. Faktor Pendukung dan Penghambat Pemungutan Retribusi PKB di Kabupaten Malang	109
a. Faktor Pendukung	109
b. Faktor Penghambat	111

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan 115
B. Saran 117

DAFTAR PUSTAKA



DAFTAR TABEL

No	Judul	Hal
1	Kriteria Kinerja Keuangan	32
2	Kriteria Kemampuan Keuangan Daerah	33
3	Penggunaan Lahan Wilayah di Kabupaten Malang	36
4	Wilayah Administrasi Kabupaten Malang	38
5	Kecamatan di Kabupaten Malang	38
6	Komposisi Pegawai Menurut Tingkat Pendidikan	61
7	Komposisi Pegawai Menurut Golongan	61
8	Daftar Penguji Kendaraan Bermotor	71
9	Alat Uji Mekanis Pengujian Kendaraan Bermotor	75
10	Biaya Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor	77
11	Prediksi Uji Berkala Maret 2007	79
12	Realisasi PKB Maret 2007	79
13	Target dan Realisasi Retribusi PKB Tahun 2003 s.d 2006	80
14	Penerimaan Dinas mulai tahun 2003 s.d 2006	81
15	Kendaraan Numpang Uji menurut Jenis dan Status Tahun 2006	85
16	Kendaraan Mutasi Masuk menurut Jenis dan Status Tahun 2006	86
17	Kontribusi Retribusi PKB terhadap Retribusi Daerah Tahun 2003 s.d 2006	87
18	Kontribusi Retribusi PKB terhadap PAD Tahun 2003 s.d 2006	88
19	Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Pemungutan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor	114

DAFTAR GAMBAR/ BAGAN

No	Judul	Hal
1	Peta Kabupaten Malang	38
2	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan dan Pariwisata	47
3	Struktur Organisasi UPTD PKB	69
4	Mekanisme Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor	73
5	Mekanime Pemungutan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor	78
6	Grafik Target dan Realisasi Retribusi PKB Tahun 2003 s.d 2006	81
7	Realisasi Penerimaan Dishubpar Tahun 2003 s.d 2006	83
8	Kontribusi Retribusi PKB terhadap Retribusi Daerah Tahun 2003 s.d 2006	87
9	Kontribusi Ret.PKB terhadap PAD Tahun 2003 s.d 2006	88



DAFTAR LAMPIRAN

No	Judul	Hal
1	Pedoman Wawancara	-
2	Curriculum Vitae	-
3	Surat Survey	-



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penerapan asas desentralisasi di Indonesia telah memiliki dasar hukum yang jelas dan kuat. Hal ini telah tercantum pada Pasal 18 Undang-Undang Dasar 1945 yang menyebutkan bahwa:

Pemerintahan Daerah dibentuk atas dasar pembagian Daerah Indonesia atas daerah besar dan kecil dengan bentuk susunannya ditetapkan dengan undang-undang, dengan memandang dan mengingat dasar permusyawaratan dalam sistem pemerintahan negara dan hak-hak, asal-usul dalam daerah yang bersifat istimewa.

Sistem desentralisasi memberikan keuntungan bagi penyelenggaraan pemerintahan suatu negara yang memiliki wilayah yang cukup luas. Seperti yang diungkapkan oleh Munir (2004, h. 91), bahwa desentralisasi perlu dilakukan karena tidak ada suatu pemerintahan dari suatu negara yang luas mampu secara efektif membuat kebijakan publik di segala bidang ataupun mampu melaksanakan kebijakan tersebut secara efisien di seluruh wilayah tersebut.

Elmi (2002, h. 7) mengemukakan bahwa sistem desentralisasi juga memberikan keuntungan bagi pemerintah daerah sekaligus dapat menghindarkan dari berbagai hal, yaitu:

1. Menumpuknya berbagai permasalahan berbagai daerah yang harus diselesaikan oleh pemerintah pusat sehingga memperlambat pengambilan keputusan mengenai kebijakan mana yang harus ditangani terlebih dahulu.
2. Penyelesaian suatu pekerjaan pembangunan secara ekonomis akan lebih efisien direncanakan dan dilaksanakan oleh masyarakat daerah
3. Dalam sistem desentralisasi, masyarakat dan lembaga legislatif daerah akan berperan baik (berpartisipasi) dan menjadi instrumen pengawasan terhadap pekerjaan yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah.

Pendapat di atas didukung oleh Mardiasmo (2004, h. 6) yang mengungkapkan adanya dua manfaat pelaksanaan desentralisasi bagi pemerintah daerah, yaitu:

Secara teoritis, desentralisasi ini diharapkan akan menghasilkan dua manfaat nyata. Pertama, mendorong peningkatan partisipasi, prakarsa dan kreativitas masyarakat dalam pembangunan, serta mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan (keadilan) di seluruh daerah dengan memanfaatkan sumberdaya dan potensi yang tersedia di masing-masing daerah. Kedua, memperbaiki alokasi sumber daya produktif melalui

pergeseran peran pengambilan keputusan publik ke tingkat pemerintah yang paling rendah yang memiliki informasi yang paling lengkap.

Penjabaran asas Desentralisasi di Indonesia diwujudkan melalui pemberian otonomi kepada pemerintah daerah untuk menyelenggarakan pemerintahan dan pembangunan daerah. Kebijakan otonomi daerah mulai diberlakukan sejak ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dan Daerah. Seiring dengan perubahan ketatanegaraan yang terjadi di negara kita, menuntut adanya perubahan pada penyelenggaraan otonomi daerah. Pemerintah tidak lagi mengacu pada undang-undang lama dan mengganti dengan undang-undang baru yaitu Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah.

Pasal 1 ayat 5 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 menyebutkan 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. Otonomi daerah dijalankan berdasarkan prinsip-prinsip yang telah disepakati bersama. Prinsip-prinsip tersebut tidak lain adalah prinsip otonomi yang seluas-luasnya, nyata dan bertanggung jawab.

Prinsip otonomi seluas-luasnya mempunyai makna bahwa daerah diberikan kewenangan untuk mengurus dan mengatur semua urusan pemerintahan selain yang menjadi urusan pemerintah pusat. Adapun urusan yang menjadi kewenangan pemerintah pusat meliputi urusan politik luar negeri, pertahanan, keamanan, yustisi, moneter dan fiskal nasional, serta agama. Sedangkan kewenangan pemerintah daerah menurut Elmi (2002, h. 7) meliputi; 1) urusan umum dan pemerintahan, 2) Penyelesaian fasilitas pelayanan, dan 3) urusan sosial, budaya, agama dan kesehatan.

Prinsip otonomi nyata merupakan prinsip untuk menangani urusan pemerintahan yang dilaksanakan berdasarkan tugas, wewenang, dan kewajiban yang senyatanya telah ada dan berpotensi untuk tumbuh, hidup dan berkembang

sesuai dengan potensi dan kekhasan daerah. Dalam hal ini, peran pemerintah pusat dalam konteks desentralisasi adalah melakukan supervisi, memantau, mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan otonomi daerah. Sedangkan prinsip otonomi yang bertanggungjawab adalah otonomi yang penyelenggaraannya harus benar-benar sejalan dengan tujuan dan maksud pemberian otonomi. Tujuan dan maksud pemberian otonomi ini pada dasarnya adalah untuk memberdayakan daerah termasuk meningkatkan kesejahteraan rakyat yang merupakan bagian utama dari tujuan nasional.

Penyelenggaraan pemerintahan daerah sebagai konsekuensi dari pelaksanaan otonomi daerah membutuhkan sumber keuangan yang cukup besar untuk membiayai pembangunan, baik yang bersifat pelayanan masyarakat maupun pembangunan infrastruktur. Seperti yang diungkapkan oleh Kaho dalam Munir (2004, h. 92) mengemukakan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi dalam pelaksanaan otonomi daerah adalah faktor keuangan yang baik. Oleh karena itu, pemerintah daerah perlu mengupayakan berbagai sumber pendapatan daerah untuk menyelenggarakan pemerintahan dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah.

Sumber pendapatan daerah sebagaimana tertera pada pasal 5 ayat 2 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 terdiri dari:

1. Pendapatan Asli Daerah (PAD)
2. Dana Perimbangan
3. Lain-lain Pendapatan

Sumber pendapatan yang tepat untuk penyelenggaraan otonomi daerah adalah pendapatan yang berasal dari masyarakat setempat. Namun, perlu diketahui bahwa kecenderungan yang terjadi selama ini, pemerintah daerah masih tetap mengandalkan alokasi atau transfer pendanaan dari pemerintah pusat dan kurang mengoptimalkan pendapatan asli daerah. Suparmoko (2002, h. 33-34) mengemukakan bahwa:

Pemerintah daerah didorong untuk meningkatkan kemampuannya dalam mengumpulkan PAD dengan maksud agar subsidi dari pemerintah pusat dapat dikurangi dan mengurangi beban APBN. Pajak dan retribusi daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang utama dan menentukan ketentuan APBD, disamping dana perimbangan yang diperoleh dari hasil eksploitasi sumber daya alam.

Salah satu strategi untuk meningkatkan penerimaan daerah dari sektor pendapatan asli daerah adalah dengan cara pengoptimalisasian pemungutan retribusi daerah kepada masyarakat. Mardiasmo (2004, h. 149) mengungkapkan bahwa:

Pemerintah daerah sebaiknya tidak menambah pungutan yang bersifat pajak atau menambah jenis pajak baru. Jika mau menambah pungutan hendaknya yang bersifat retribusi, sedangkan pajak justru diupayakan sebagai *“the last effort”* saja. Bahkan, idealnya pungutan pajak yang dibayar masyarakat adalah pajak pusat saja.

Elmi (2002, h. 49) memberikan definisi retribusi daerah sebagai pungutan yang dikenakan kepada pemakai jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Retribusi daerah merupakan pungutan yang bersifat kontraprestasi. Jika seseorang menikmati pelayanan yang disediakan oleh pemerintah, maka seseorang tersebut dikenakan sejumlah biaya atas pelayanan yang diterima. Hal ini tidak berlaku pada pemungutan pajak bagi seluruh lapisan masyarakat yang sifatnya memaksa.

Pemerintah menetapkan sejumlah retribusi yang dapat dipungut oleh pemerintah daerah untuk mengisi sendiri pendapatan daerah. Retribusi daerah yang dapat dikelola dan dipungut biaya oleh Pemerintah Kabupaten Malang untuk saat ini berjumlah 20 jenis. Salah satu retribusi daerah yang pemungutannya perlu dioptimalkan di Kabupaten Malang adalah retribusi atas pelayanan pengujian kendaraan bermotor. Mengingat pertumbuhan penduduk di Kabupaten Malang semakin meningkat, tidak menutup kemungkinan pada bertambahnya jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan.

Retribusi pengujian kendaraan bermotor dikenakan bagi pemilik kendaraan bermotor yang telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2003 tentang Angkutan Jalan dan Pengujian Kendaraan Bermotor. Pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan pada waktu pemilik melakukan pengujian kendaraan bermotor. Pengujian kendaraan bermotor bermaksud untuk menetapkan kendaraan yang layak dan laik jalan, sehingga kendaraan yang telah melakukan pengujian kendaraan bermotor memiliki standar kelayakan sebagai kendaraan yang laik beroperasi di jalan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor menyebutkan bahwa Pengujian kendaraan bermotor merupakan serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Pengujian kendaraan bermotor mencakup pengujian pada seluruh sistem kendaraan bermotor termasuk juga pada sistem pembuangan kendaraan. Adapun pengujian kendaraan bermotor ini mencakup dua kegiatan penting yaitu pengujian tipe dan pengujian berkala kendaraan. Uji tipe diberlakukan bagi kendaraan yang siap dibuat, dirakit atau diimpor. Sedangkan uji berkala berlaku pada setiap kendaraan bermotor yang perlu dilakukan pengujian secara berkala. Selain untuk menetapkan kendaraan yang layak dan laik beroperasi di jalan, pengujian kendaraan bermotor mempunyai tujuan untuk menjaga kelestarian lingkungan.

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor termasuk pelayanan jasa umum oleh Pemerintah Kabupaten Malang. Dengan pelayanan tersebut, pemkab mendapatkan timbal balik berupa sejumlah biaya atas pembayaran retribusi dari masyarakat yang digunakan untuk mengisi kas daerah. Walaupun penerimaan dari sektor retribusi tidak terlalu besar bagi pemerintah, retribusi merupakan alternatif pendanaan lain bagi pemerintah untuk menutup pembiayaan daerah.

Organisasi yang berwenang melakukan pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang tidak lain adalah Dinas Perhubungan dan Pariwisata (Dishubpar). Berdasarkan harian Radar Malang (10 Mei 2006, h. 33), kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah memperlihatkan peningkatan yang kurang signifikan. Untuk itu pemerintah daerah perlu mengoptimalkan pendapatan daerah dari retribusi pengujian kendaraan bermotor. Potensi retribusi pengujian kendaraan bermotor pada tahun 2005 diharapkan mampu mendongkrak Pendapatan Asli Daerah sekitar Rp 800.000.000,00. Namun, realisasi pendapatan yang diterima hanya sejumlah Rp 768.000.000,00 dengan target semula yang ditetapkan sebesar Rp 750.000.000,00.

Selain permasalahan diatas, berdasarkan penelitian awal yang dilakukan oleh peneliti menemukan keterangan bahwa pengelolaan retribusi pengujian

kendaraan bermotor belum berjalan secara efektif. Hal ini dikarenakan pada factor lemahnya kemampuan Dishubpar dalam mendata kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang. Kondisi ini menimbulkan celah bagi masyarakat untuk tidak melakukan pengujian kendaraan bermotor. Selain itu, dalam proses pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor ditemukan kecurangan-kecurangan dari para petugas, seperti halnya pungutan liar yang dikenakan pada masyarakat. Di lokasi pengujian kendaraan bermotor juga ditemukan para calo yang menawarkan jasa dengan biaya tinggi kepada masyarakat.

Untuk itu, Dishubpar perlu meningkatkan sosialisasi mengenai pentingnya pengujian kendaraan bermotor yang berkaitan dengan aspek keselamatan berkendara dan kelestarian lingkungan hidup. Selain itu, Dishubpar perlu melakukan perbaikan pengelolaan retribusi pengujian kendaraan bermotor agar dapat berjalan dengan efektif menurut sistem dan prosedur yang ada. Berdasarkan uraian singkat di atas, penulis berminat untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas dapat ditarik beberapa perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang?
2. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang?

C. Tujuan Penelitian

Dari perumusan masalah diatas, penelitian ini mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan dan menganalisis kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang.

2. Mendeskripsikan dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang.

D. Kontribusi Penulisan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis
 - a Penelitian ini diharapkan dapat menjadi pembanding bagi peneliti lain yang ingin mengadakan penelitian serupa.
 - b Penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperluas wawasan bagi peneliti sendiri.
2. Manfaat Praktis
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan sumbangan pemikiran bagi pemerintah Kabupaten Malang khususnya Dinas Perhubungan dan Pariwisata dalam pengambilan keputusan yang berkaitan dengan pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor.

E. Sistematika Pembahasan

Bab I Pendahuluan, merupakan pengantar bagi para pembaca untuk memahami alur berpikir peneliti. Bab ini berisi tentang latar belakang penulisan, perumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka, berisi tentang kajian teori yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Teori tersebut menjadi dasar dalam pengkajian pokok bahasan antara lain : pemerintah daerah, yang meliputi pembentukan dan tujuan utama pemerintah daerah. Otonomi daerah yang meliputi pengertian otonomi daerah, penyelenggaraan otonomi daerah, tujuan penyelenggaraan otonomi daerah. Keuangan daerah yang meliputi pengertian keuangan daerah, arti penting keuangan daerah, ruang lingkup keuangan daerah, pengelolaan keuangan daerah, sumber keuangan daerah. Pendapatan asli daerah, meliputi pengertian PAD dan sumber PAD. Selanjutnya kajian mengenai retribusi daerah yang meliputi pengertian retribusi daerah, fungsi retribusi daerah, indikator retribusi daerah, dasar hukum retribusi daerah, mekanisme pemungutan retribusi daerah, asas-asas

pemungutan retribusi daerah, subyek dan obyek retribusi daerah, dan jenis retribusi daerah. Terakhir adalah kajian mengenai retribusi pengujian kendaraan bermotor.

Bab III adalah metode penelitian yang menguraikan tentang jenis penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Berisikan konsep dan variabel penelitian, pemilihan lokasi dan situs penelitian, penentuan jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian dan analisis data.

Bab IV berisi hasil dan pembahasan, menguraikan tentang hasil penelitian yang berupa data-data yang berhasil dikumpulkan selama penelitian. Data yang terkumpul, untuk selanjutnya dianalisa dan diinterpretasikan. Analisa dari data tersebut disusun sebagai hasil dari penelitian.

Bab V merupakan bab penutup, bab ini berisi kesimpulan dan saran-saran. Kesimpulan merupakan temuan pokok, baik yang bersifat substansial maupun metode teknis dari hasil pembahasan. Sedangkan saran merupakan rekomendasi tentang studi lanjutan dan kebijaksanaan-kebijaksanaan yang akan datang.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pemerintah Daerah

Pemerintah Daerah merupakan komponen penting dalam keseluruhan tatanan bernegara dalam bentuk dan corak manapun. Secara teoritis, Soekarwo (2005, h. 54) membagi enam elemen utama yang membentuk Pemerintahan Daerah, yaitu:

1. Adanya urusan otonomi yang merupakan dasar dari kewenangan daerah untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri
2. Adanya kelembagaan yang merupakan pewadahan dari otonomi yang diserahkan kepada daerah
3. Adanya personil yaitu pegawai yang mempunyai tugas untuk menjalankan urusan otonomi yang menjadi isi rumah tangga daerah yang bersangkutan
4. Adanya sumber-sumber keuangan untuk membiayai pelaksanaan otonomi daerah
5. Adanya unsur perwakilan yang merupakan perwujudan dari wakil-wakil rakyat yang telah mendapatkan legitimasi untuk memimpin penyelenggaraan pemerintahan daerah
6. Adanya manajemen pelayanan umum (*public services*) sebagai “end product” dari Pemerintah Daerah, agar dapat berjalan secara efisien, efektif, ekonomis dan akuntabel.

Secara filosofis, sinergi dari enam elemen pokok diatas dimaksudkan untuk dapat memberdayakan pemerintah daerah agar mampu menjalankan tugas pokok dan fungsinya secara ekonomis, efektif, efisien dan akuntabel.

Soekarwo (2005, h. 56) berpendapat bahwa tujuan penyelenggaraan pemerintah daerah meliputi tujuan politis dan administratif, yaitu:

Tujuan politis akan memposisikan pemerintah daerah sebagai instrumen pendidikan politik di tingkat lokal yang secara agregat akan menyumbangkan pendidikan politik secara nasional sebagai elemen dasar dalam menciptakan kesatuan dan persatuan berbangsa dan bernegara. Pemberian otonomi dan pembentukan institusi Pemerintah Daerah akan mencegah terjadinya sentralisasi dan mencegah kecenderungan sentrifugal dalam bentuk pemisahan diri.

Sedangkan tujuan administratif adalah mengisyaratkan pemerintah daerah untuk mencapai efisiensi, efektivitas dan ekonomis dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya. Pemerintah daerah dituntut untuk bertindak hemat dalam memakai uang masyarakat pembayar pajak. Pemerintah Daerah yang boros akan kehilangan legitimasi politik dari warganya dalam bentuk tidak dipilihnya kembali mereka dalam menjalankan mandat rakyat setempat dalam mengurus kepentingannya.

B. Otonomi Daerah

1. Pengertian Otonomi Daerah

Secara filosofis otonomi daerah mempunyai maksud pemberdayaan dan intensifikasi sumber-sumber daya yang ada di daerah. Sedangkan secara etimologis, otonomi berasal dari bahasa Yunani yang terdiri dari *auto* yang berarti sendiri dan *nomous* yang berarti hukum atau peraturan. Dalam kepustakaan Belanda yang dikutip oleh Yani (2002, h. 5), otonomi berarti pemerintahan sendiri (*zelfregering*). Sedangkan Elmi (2002, h. 55) mengemukakan bahwa otonomi berarti mengurus sendiri daerahnya, untuk sampai pada tahap itu akan membutuhkan suatu proses, waktu dan biaya. Disamping itu, memerlukan pula pembaruan dan perubahan sikap mental dari para pelaku pembangunan.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa otonomi daerah adalah kewenangan untuk mengatur sendiri urusan pemerintahan daerah, termasuk dalam pengelolaan sumber daya daerah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di daerah berdasarkan undang-undang yang berlaku.

2. Penyelenggaraan Otonomi Daerah

Pada prinsipnya hakikat otonomi daerah adalah memiliki sumber keuangan sendiri, dapat mengelola dan menggunakannya untuk melaksanakan tugas-tugas otonomi serta mempunyai anggaran belanja yang ditetapkan sendiri. Untuk mengetahui apakah suatu daerah otonom itu mampu mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri, Syamsi seperti yang dikutip oleh Munir (2004, h. 157) menegaskan beberapa ukuran kemampuan daerah dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri sebagai berikut:

- a. Kemampuan struktural organisasinya
Struktur organisasi pemerintah daerah harus mampu menampung segala aktivitas dan tugas-tugas yang menjadi beban dan tanggung jawabnya, jumlah unit-unit beserta macamnya cukup mencerminkan kebutuhan, pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab yang cukup jelas.
- b. Kemampuan aparatur pemerintah daerah
Aparat pemerintah daerah harus mampu menjalankan tugasnya dalam mengatur dan mengurus rumah tangga daerahnya. Keahlian, moral, disiplin, dan kejujuran saling menunjang tercapainya tujuan yang diidamkan-idamkan oleh daerah.

- c. Kemampuan mendorong partisipasi masyarakat
Pemerintah daerah harus mampu mendorong agar masyarakat mau berperan serta dalam kegiatan pembangunan.
- d. Kemampuan keuangan daerah
Pemerintah daerah harus mampu membiayai semua kegiatan pemerintahan, pembangunan, dan kemasyarakatan sebagai pelaksanaan pengaturan dan pengurusan rumah tangganya sendiri. Sumber-sumber dananya apa saja, apakah PAD atau sebagian dari subsidi pemerintah pusat.

Hal senada juga diungkapkan oleh Kaho (2002, h. 60), menjelaskan tentang beberapa faktor yang dapat mempengaruhi pelaksanaan otonomi daerah antara lain meliputi:

- a. manusia pelaksanaannya harus baik,
- b. keuangan harus cukup dan baik,
- c. peralatannya harus cukup dan baik, dan
- d. organisasi dan manajemennya harus baik

Kaho (2002, h. 80) juga menambahkan bahwa suatu daerah dapat disebut sebagai daerah otonom apabila memiliki atribut sebagai berikut:

- a. Mempunyai urusan tertentu yang disebut urusan rumah tangga daerah.
- b. Urusan rumah tangga daerah itu diatur dan diurus/diselenggarakan atas inisiatif/prakarsa dan kebijaksanaan daerah itu sendiri.
- c. Untuk mengatur dan mengurus urusan rumah tangga daerah tersebut, maka daerah memerlukan aparatur sendiri yang terpisah dari aparatur pemerintah pusat.
- d. Mempunyai sumber keuangan sendiri yang dapat menghasilkan pendapatan yang cukup bagi daerah

Dari penjelasan diatas dapat diketahui bahwa penyelenggaraan otonomi daerah dapat berjalan dengan baik jika daerah telah memiliki berbagai atribut seperti kemampuan keuangan daerah, kemampuan aparatur penyelenggara, kemampuan organisasi dan manajemen, dan memiliki urusan tertentu yang diprakarsai oleh masyarakat daerah serta memiliki prasarana yang mencukupi.

3. Tujuan Penyelenggaraan Otonomi Daerah

Otonomi daerah yang diberikan kepada daerah dilaksanakan dengan memberikan kewenangan yang seluas-luasnya, nyata, dan bertanggung jawab. Adapun tujuan utama penyelenggaraan otonomi daerah adalah untuk

meningkatkan pelayanan publik (*public service*) dan memajukan perekonomian daerah.

Pada dasarnya terkandung tiga misi utama pelaksanaan otonomi daerah dan desentralisasi fiskal, seperti yang diungkapkan oleh Mardiasmo (2004, h. 59) meliputi:

- a. Meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan publik dan kesejahteraan masyarakat,
- b. Menciptakan efisiensi dan efektivitas pengelolaan sumber daya daerah, dan
- c. Memberdayakan dan menciptakan ruang bagi masyarakat (publik) untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan.

Sedangkan pendapat Smith yang dikutip oleh Halim (2004, h. 23), tujuan otonomi daerah dapat dibedakan menjadi dua sisi kepentingan, yaitu dari sisi pemerintah pusat dan pemerintah daerah, tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

Pertama, dari sisi pemerintah pusat, tujuan utama pelaksanaan otonomi daerah meliputi pendidikan politik, pelatihan kepemimpinan, menciptakan stabilitas politik, dan mewujudkan demokratisasi sistem pemerintahan di daerah. Kedua, dari segi pemerintah daerah, tujuan pelaksanaan otonomi daerah adalah sebagai berikut: 1) *Political Equility*, artinya otonomi daerah diharapkan dapat memberikan kesempatan bagi masyarakat untuk berpartisipasi dalam berbagai aktivitas politik di tingkat lokal atau daerah. 2) *Local Accountability*, artinya otonomi daerah akan meningkatkan kemampuan pemerintah daerah dalam memperhatikan hak-hak masyarakat. 3) *Local Responsiveness*, artinya otonomi daerah diharapkan akan mempermudah antisipasi terhadap berbagai masalah yang muncul sekaligus meningkatkan akselerasi pembangunan sosial dan ekonomi daerah.

Lain halnya dengan Soekarwo (2005, h. 41) yang menjelaskan bahwa tujuan utama dari penetapan kebijakan otonomi daerah adalah sebagai berikut:

Tujuan Utama dari langkah penetapan kebijaksanaan otonomi daerah (desentralisasi) adalah untuk membebaskan pemerintah pusat dari beban-beban yang tidak perlu dalam menangani urusan domestik, sehingga ia berkesempatan mempelajari, memahami, merespons berbagai kecenderungan global dan mengambil manfaat daripadanya. Pada saat yang sama, pemerintah pusat diharapkan lebih mampu berkonsentrasi pada perumusan kebijakan makronasional yang bersifat strategis. Di lain pihak dengan desentralisasi kewenangan pemerintahan beralih kepada daerah, maka daerah akan mengalami proses pemberdayaan yang signifikan. Kemampuan prakarsa dan

keaktivitas mereka akan terpacu, sehingga kapabilitasnya dalam mengatasi berbagai masalah domestik akan semakin kuat. Desentralisasi merupakan simbol antara *trust* dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah. Ini akan dengan sendirinya mengembalikan harga diri pemerintah dan masyarakat daerah. Kalau dalam sistem yang sentralistik mereka tidak bisa berbuat banyak dalam mengatasi berbagai masalah, dalam sistem otonomi ini mereka ditantang untuk secara kreatif menemukan solusi-solusi atas berbagai masalah yang dihadapi.

C. Keuangan Daerah

1. Pengertian Keuangan Daerah

Pemerintah daerah dapat terselenggara karena adanya dukungan berbagai faktor sumber daya yang mampu menggerakkan jalannya roda organisasi pemerintahan dalam rangka pencapaian tujuan. Faktor keuangan merupakan faktor utama yang merupakan sumber daya finansial bagi pembiayaan penyelenggaraan roda pemerintahan daerah. Munir (2004, h. 96) mengartikan keuangan daerah sebagai keseluruhan tatanan, perangkat, kelembagaan dan kebijakan penganggaran, yang meliputi pendapatan dan belanja daerah.

Sedangkan Supriatna (1996, h. 174) berpendapat bahwa keuangan daerah adalah:

Kemampuan pemerintah daerah untuk mengelola mulai dari merencanakan, melaksanakan, mengawasi, mengendalikan dan mengevaluasi berbagai sumber keuangan sendiri sesuai dengan kewenangan dalam rangka pelaksanaan asas desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan di daerah yang diwujudkan dalam bentuk APBD.

Lain halnya dengan pendapat Mamesah tentang keuangan daerah yang dikutip oleh Halim (2002, h. 19) adalah sebagai berikut:

Semua hak dan kewajiban yang dapat dinilai dengan uang, demikian pula segala sesuatu baik berupa uang maupun barang yang dapat dijadikan kekayaan daerah sepanjang belum dimiliki/dikuasai oleh negara atau daerah yang lebih tinggi serta pihak-pihak lain sesuai ketentuan/peraturan perundangan yang berlaku. Yang dimaksud dengan semua hak adalah hak untuk memungut sumber-sumber penerimaan daerah seperti pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah, dan lain-lain, dan atau hak untuk menerima sumber-sumber penerimaan lain seperti Dana Alokasi Umum dan Dana Alokasi Khusus sesuai peraturan yang ditetapkan. Hal tersebut

akan menaikkan kekayaan daerah. Sedangkan semua kewajiban adalah kewajiban untuk mengeluarkan uang untuk membayar tagihan-tagihan kepada daerah dalam rangka penyelenggaraan fungsi pemerintahan, infrastruktur, pelayanan umum, dan pengembangan ekonomi.

Dari pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa keuangan daerah merupakan hak dan kewajiban yang dapat dinilai dengan uang, baik yang diusahakan dari pemerintah daerah sendiri maupun dari pemerintah pusat, digunakan untuk membiayai pemerintah daerah dan disusun dalam bentuk anggaran pendapatan dan belanja daerah.

2. Arti Penting Keuangan Daerah

Salah satu kriteria penting untuk mengetahui secara nyata kemampuan daerah dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya adalah kemampuan *self supporting* dalam bidang keuangan. Dengan perkataan lain, faktor keuangan merupakan faktor esensial dalam mengukur tingkat kemampuan daerah dalam melaksanakan otonomi. Kaho (2002, h. 125) mengemukakan bahwa:

Daerah membutuhkan biaya atau uang, tanpa adanya biaya yang cukup, maka bukan saja tidak mungkin bagi daerah untuk menyelenggarakan tugas, kewajiban serta kewenangan yang ada padanya dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya, tapi juga ciri pokok dan mendasar dari suatu daerah otonom menjadi hilang.

Hal senada juga diungkapkan oleh Pamuji, seperti yang dikutip oleh Kaho (2002, h. 125) bahwa pemerintah daerah tidak akan dapat melaksanakan fungsinya dengan efektif dan efisien tanpa biaya yang cukup untuk membiayai pelayanan dan pembangunan. Keuangan daerah inilah yang menjadi salah satu kriteria untuk mengetahui secara nyata kemampuan daerah dalam mengurus dan mengatur rumah tangganya sendiri.

3. Ruang Lingkup Keuangan Daerah

Keuangan dan anggaran daerah merupakan alat fiskal pemerintah daerah dan bagian dari keuangan negara. Kemampuan keuangan dan anggaran daerah pada dasarnya adalah kemampuan dari pemerintah daerah dalam meningkatkan penerimaan pendapatan asli daerah.

Sebagaimana keuangan negara, keuangan daerah juga memiliki ruang lingkup seperti yang diungkapkan oleh Halim (2002, h. 20) yang terdiri atas:

- a. Keuangan daerah yang dikelola langsung
Yang termasuk dalam keuangan daerah yang dikelola langsung adalah Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) dan barang-barang inventaris milik daerah.
- b. Keuangan daerah yang dipisahkan
Keuangan daerah yang dipisahkan ini meliputi badan Usaha Milik Daerah (BUMD).

Dari penjelasan diatas dapat diketahui bahwa ruang lingkup keuangan daerah terdiri dari keuangan daerah yang dapat dikelola langsung (misalnya pajak dan retribusi daerah) dan keuangan daerah yang dipisahkan (misalnya perusahaan daerah)

4. Pengelolaan Keuangan Daerah

Keuangan daerah perlu adanya pengelolaan yang baik. Pendapat Mardiasmo yang dikutip oleh Munir (2004, h. 83), bahwa salah satu aspek dari pemerintah daerah yang harus diatur secara hati-hati adalah masalah pengelolaan keuangan daerah dan anggaran daerah.

Seperti pendapat Binder yang dikutip oleh Devas (1992, h. 281) tentang ciri-ciri utama pengelolaan keuangan yang baik meliputi:

- a. Sederhana, yang dimaksud adalah dalam merumuskan langkah-langkah pengelolaan keuangan perlu dirumuskan sesederhana mungkin, mudah dipelajari oleh pelaksananya dan mudah diperiksa baik dari dalam maupun dari luar. Tujuan praktis dalam mekanisme pemungutan retribusi ini adalah menciptakan tata cara yang sederhana sejalan dengan hasil atau tujuan yang hendak dicapai.
- b. Lengkap, bahwa penyusunan mekanisme pemungutan harus mencakup semua tujuan pengelolaan keuangan yaitu tanggung jawab, memenuhi kewajiban keuangan, kejujuran, hasil guna dan daya guna serta pengendalian.
- c. Berhasil guna (efektivitas), yaitu suatu upaya yang lebih berorientasi pada pencapaian tujuan. Namun, bukan berarti tidak memperhitungkan biaya yang diperlukan dan untuk mencapai hasil guna ini dapat diwujudkan melalui peraturan-peraturan, misalnya Peraturan Daerah, Keputusan Walikota atau Bupati, Keputusan Kepala Dinas dan lain-lain. Peraturan tersebut dapat menentukan obyek retribusi, menetapkan tarif retribusi pelaksanaan pemungutan dan pembukuan penerimaan.

- d. Berdaya Guna (efisiensi), yaitu rencana penerimaan keuangan yang dinaikkan setinggi-tingginya atau hasil yang ditetapkan harus dapat dicapai dengan pemungutan biaya yang serendah-rendahnya, baik dari segi jumlah pegawai dan dana yang dibutuhkan.
- e. Mudah disesuaikan (fleksibel), yaitu pengaturan dalam pengelolaan keuangan hendaknya tidak dibuat kaku yang sulit untuk menerapkan atau menyesuaikan dengan keadaan yang berbeda-beda.

Selanjutnya pendapat Devas yang dikutip oleh Munir (2004, h. 7-8), bahwa prinsip-prinsip pengelolaan keuangan daerah meliputi:

- a. Tanggungjawab (*accountability*)
Pemerintah daerah harus mempertanggungjawabkan keuangannya kepada lembaga atau orang yang berkepentingan sah, lembaga atau orang itu adalah Pemerintah Pusat, DPRD, Kepala Daerah, dan masyarakat umum.
- b. Mampu memenuhi kewajiban keuangan
Keuangan daerah harus ditata dan dikelola sedemikian rupa sehingga mampu melunasi semua kewajiban atau ikatan keuangan baik jangka pendek, jangka panjang maupun pinjaman jangka panjang pada waktu yang telah ditentukan.
- c. Kejujuran
Hal-hal yang menyangkut pengelolaan keuangan daerah pada prinsipnya harus diserahkan kepada pegawai yang benar-benar juga dapat dipercaya.
- d. Hasil guna (*effectiveness*) dan daya guna (*efficiency*)
Merupakan tata cara mengurus keuangan daerah harus sedemikian rupa sehingga memungkinkan program dapat direncanakan dan dilaksanakan untuk mencapai tujuan pemerintah daerah dengan biaya yang serendah-rendahnya dan dalam waktu yang secepat-cepatnya.
- e. Pengendalian
Aparat pengelola keuangan daerah, DPRD dan petugas pengawasan harus melakukan pengendalian agar semua tujuan tersebut dapat tercapai.

Dari penjelasan diatas dapat diketahui bahwa keuangan daerah harus dikelola dengan baik dengan penuh tanggung jawab, harus memenuhi kewajiban keuangan, jujur, memiliki hasil dan daya guna dan harus dilakukan pengendalian.

5. Sumber Keuangan Daerah

Muluk (2003, h. 6) mengemukakan bahwa kemampuan daerah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat sangat bergantung pada

kemampuan pendanaannya. Lanjut Muluk (2003, h. 6), umumnya sumber keuangan daerah menjadi polemik antara pemerintah daerah dengan pemerintah pusat karena terdapat perbedaan distribusi sumber pendapatan. Polemik tersebut biasanya disebabkan oleh:

- a. Pemerintah daerah merasa sumber dana yang dimiliki belum mencukupi kebutuhan daerah.
- b. Pemerintah pusat enggan membagi pendapatan dengan pemerintah daerah.

Dalam Humes IV yang dikutip oleh Muluk (2003, h. 6), menegaskan bahwa sumber keuangan daerah meliputi tiga jenis, yaitu:

- a. *locally raised revenue* (pendapatan asli daerah),
- b. *transferred or assigned income* (dana transfer dari pemerintah atasan),
- c. *loans* (pinjaman).

Lebih lanjut, Basri dan Subri (2003, h. 94) mengemukakan bahwa sumber keuangan daerah dapat digunakan sebagai sumber dana pembangunan daerah yang berasal dari empat sumber meliputi: 1) pajak dan retribusi 2) laba atau keuntungan dari perusahaan daerah 3) pinjaman dari masyarakat, pemerintah pusat dan luar negeri dan 4) dana yang dialokasikan oleh pusat atau pemerintah di atasnya.

Pendapat Slamet yang dikutip oleh Soekarwo (2005, h. 58), bahwa upaya-upaya "*financiele planning*" yang mencakup kegiatan-kegiatan penggalan sumber-sumber pendapatan dapat dilakukan dengan cara berikut:

- a. peningkatan penggalan sumber-sumber dana
- b. peningkatan pengendalian penggunaan sumber-sumber dana
- c. peningkatan efektivitas dan efisiensi sumber-sumber dana

Lebih lanjut, pendapat Slamet yang dikutip oleh Soekarwo (2005, h. 58), bahwa peningkatan penggalan sumber dana atau sumber pendapatan daerah oleh pemerintah daerah dapat dilakukan melalui tahapan sebagai berikut:

- a. peningkatan pendapatan pajak dan retribusi
- b. peningkatan pendapatan dinas-dinas penghasil dan perusahaan daerah
- c. perlindungan sumber dari dampak inflasi.

Jadi secara umum sumber keuangan daerah berasal dari pendapatan asli daerah (pajak daerah, retribusi daerah dan hasil perusahaan milik daerah), transfer dari pemerintah pusat dan pinjaman. Mengingat keuangan daerah digunakan untuk membiayai pemerintahan dan pembangunan daerah, penggunaan keuangan daerah harus digunakan secara efektif dan efisien dengan melakukan pengendalian-pengendalian dan penggalan sumber keuangan daerah yang baru.

D. Pendapatan Asli Daerah

1. Pengertian Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Asli Daerah (PAD) menurut Yani (2002, h. 39), merupakan penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber alam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan Muluk (2003, h. 6) berpendapat bahwa PAD merupakan pendapatan yang ditentukan dan dikumpulkan secara lokal.

Hal senada juga diungkapkan oleh Poedjono (2000, h. 65) bahwa PAD merupakan sumber keuangan daerah yang digali dari wilayah daerah itu sendiri, yang terdiri dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan PAD lain yang sah.

Berdasarkan beberapa pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa PAD merupakan sumber keuangan yang berasal dari daerah setempat yang dipungut berdasarkan peraturan daerah, digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan di daerah sehubungan dengan pelaksanaan otonomi daerah.

2. Sumber Pendapatan Asli Daerah

Dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah, sudah sewajarnya pemerintah daerah membiayai segala kebutuhannya dengan mengandalkan

PAD. Adapun sumber-sumber PAD dapat diperoleh dari berbagai jenis pungutan dan upaya dari masyarakat setempat, seperti pajak daerah, bermacam jenis retribusi yang ditetapkan oleh pemerintah daerah, pengelolaan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan PAD lain yang sah. Halim (2002, h. 19-20) mengemukakan bahwa:

Daerah berhak untuk memungut sumber-sumber penerimaan daerah seperti pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah, dan lain-lain dan atau hak untuk menerima sumber-sumber penerimaan lain seperti Dana Alokasi Umum dan Dana Alokasi Khusus sesuai peraturan yang ditetapkan).

Selanjutnya Muluk (2003, h. 6-8) mengategorikan sumber-sumber PAD menjadi tiga jenis, meliputi:

- a. Pajak daerah,
- b. Pungutan biaya denda dan lisensi (retribusi)
- c. Penghasilan perusahaan daerah.

Jadi pendapatan asli daerah adalah pendapatan yang bersumber dari masyarakat setempat seperti hasil dari pajak daerah, retribusi daerah dan laba dari perusahaan daerah setempat.

E. Retribusi Daerah

1. Pengertian Retribusi Daerah

Retribusi daerah sebagaimana halnya pajak daerah merupakan salah satu sumber penerimaan daerah yang diharapkan menjadi salah satu sumber pembiayaan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah. Menurut Prakosa (2003, h. 88), retribusi daerah merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa/pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi/badan.

Hal serupa diungkapkan oleh Suparmoko (2002, h. 85) bahwa retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Lebih lanjut, Wayong (1995, h.

2) menyatakan bahwa retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas pemakaian atau memperoleh jasa yang diberikan oleh daerah baik secara langsung maupun tidak langsung.

Halim (2004, h. 115) mengemukakan definisi retribusi daerah sebagai berikut:

Pungutan yang dilakukan oleh pemerintah sebagai akibat adanya kontrapretasi yang diberikan oleh pemerintah daerah atau pembayaran tersebut didasarkan atas prestasi atau pelayanan yang diberikan oleh pemerintah daerah yang langsung dinikmati secara perorangan oleh warna masyarakat dan pelaksanaannya didasarkan atas peraturan yang berlaku.

Siahaan (2005, h. 7) mengemukakan ciri-ciri yang melekat pada retribusi daerah, meliputi:

- a. Retribusi merupakan pungutan yang dipungut berdasarkan Undang-undang dan Peraturan Daerah yang berkenaan.
- b. Hasil penerimaan retribusi masuk ke kas pemerintah daerah
- c. Pihak yang membayar retribusi mendapatkan kontra prestasi (balas jasa) secara langsung dari pemerintah daerah atas pembayaran yang dilakukannya.
- d. Retribusi terutang apabila ada jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah yang dinikmati oleh orang atau badan.
- e. Sanksi yang dikenakan pada retribusi adalah sanksi secara ekonomis, yaitu jika tidak membayar retribusi, tidak akan memperoleh jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah.

Dari pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa retribusi daerah merupakan pungutan daerah kepada pribadi ataupun badan sebagai pembayaran atas pemakaian jasa dan izin dari pemerintah daerah. Jadi, retribusi daerah dipungut berdasarkan atas ada atau tidaknya jasa yang diberikan oleh pemerintah daerah kepada masyarakat.

2. Fungsi Retribusi Daerah

Davey (1988, h. 144) mengemukakan dua fungsi retribusi daerah yang melekat pada prinsip-prinsip dasar retribusi, antara lain:

- a. Prinsip retribusi bawah biaya
Sasaran retribusi adalah pada masyarakat bawah dimana pengenaan tarif retribusi hanya sekedar menutup biaya operasional atau bahkan hasil daripada pungutan retribusi tersebut tidak cukup untuk membiayai biaya operasional. Untuk menutup kekurangan

biaya tersebut, pemerintah daerah mengeluarkan kebijakan subsidi. Sehingga pengenaan retribusi tersebut hanya untuk memberikan balas jasa dari pelayanan yang diberikan oleh pemerintah daerah. Jadi jika dilihat dari uraian tersebut, fungsi yang melekat adalah fungsi pelayanan.

b. Prinsip retribusi atas biaya

Pengelolaan retribusi ini diperuntukkan bagi jenis retribusi jasa usaha dan retribusi perijinan tertentu. Sasaran dari retribusi ini adalah golongan swasta. Retribusi atas biaya dimaksudkan untuk memberi kontribusi pada PAD. Pemerintah menyediakan jasa layanan bagi masyarakat, namun biaya pembangunan sarana diserahkan sepenuhnya pada pengguna jasa dengan kata lain pemerintah tidak memberikan subsidi. Selanjutnya hasil pungutan tersebut dimasukkan dalam kas daerah sebagai bagian dari sektor-sektor penerimaan daerah. Dari uraian tersebut fungsi yang melekat pada retribusi adalah fungsi anggaran.

Jadi fungsi retribusi daerah dibagi menjadi dua (2) meliputi fungsi pelayanan dan fungsi anggaran. Fungsi pelayanan berarti pemungutan retribusi daerah memang ditujukan bagi masyarakat yang membutuhkan pelayanan dari pemerintah setempat (pelayanan umum), sedangkan fungsi anggaran ditujukan masyarakat golongan atas/ swasta (pelayanan perijinan tertentu).

3. Indikator Retribusi Daerah

Dalam rangka mendukung keuangan daerah, berbagai sumber pendapatan daerah perlu diadakan penilaian agar dapat dipungut secara berkesinambungan tanpa memperburuk alokasi faktor-faktor produksi dan keadilan. Kriteria untuk menilai pendapatan daerah tersebut menurut Halim (2004, h. 106-108) adalah sebagai berikut:

- a. Hasil (*Yield*), memadai atau tidaknya hasil suatu pajak dalam kaitannya dengan berbagai layanan yang dibiayainya.
- b. Keadilan (*Equity*), dasar pajak dan kewajiban membayarnya harus jelas dan tidak sewenang-wenang.
- c. Efisiensi ekonomi, pajak/retribusi daerah hendaknya mendorong atau tidak-tidaknya tidak menghambat penggunaan sumber daya secara efisien dan efektif dalam kehidupan ekonomi.
- d. Kemampuan melaksanakan (*ability to implement*), dalam hal ini suatu pajak haruslah dapat dilaksanakan, baik dari aspek politik maupun administratif.
- e. Kecocokan sebagai sumber penerimaan daerah (*suitability as local revenue source*), pajak dan retribusi daerah dibayarkan di tempat yang bersangkutan.

4. Dasar Hukum Retribusi Daerah

- a. Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah
- b. Undang-undang Nomor 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah
- c. Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 66 tahun 2001 tentang Retribusi Daerah.

5. Mekanisme Pemungutan Retribusi

Mekanisme pemungutan adalah cara/langkah-langkah yang diambil oleh Instansi Daerah dalam melaksanakan tugas pemungutan retribusi daerah. Kebijakan tentang langkah-langkah tersebut hendaknya harus dilaksanakan (*feasibility*) oleh tugas pelaksana teknis sehingga mudah untuk dipertanggungjawabkan (*accountability*). Penyusunan pembuatan mekanisme pemungutan merupakan bagian dari pengelolaan keuangan.

Pemungutan retribusi dilakukan oleh unit pelaksana teknis yang bertugas sesuai dengan bidangnya masing-masing. Mengenai teknis dan mekanisme pemungutannya, Ichsan (1997, h. 61) mengemukakan bahwa pemungutan retribusi daerah dapat dilaksanakan sebagai berikut:

- a. Karcis tanda bukti pembayaran retribusi.
- b. Kartu tanda bukti pembayaran retribusi dibubuhkan/ditempelkan pada kartu adalah retribusi yang pemungutannya dilakukan dengan cara berkala (bulanan, mingguan dengan jumlah retribusi tetap).
- c. Surat ketetapan (tanda bukti pembayaran retribusi dibubuhkan/ditempelkan pada balik retribusi yang pungutannya berdasarkan atas permintaan dan permohonan dari calon wajib retribusi).

6. Asas-asas Pemungutan Retribusi Daerah

Ichsan (1997, h. 60) membagi asas pemungutan retribusi daerah menjadi empat asas, meliputi:

- a. Asas Keadilan
Pelaksanaan pemungutan retribusi daerah harus memperhatikan tujuan hukum yaitu berlaku adil dalam pelaksanaan pemungutannya sehari-hari. Hal ini berarti bahwa peraturan dan pelaksanaan pemungutannya harus berlaku adil bagi mereka yang

menggunakan barang atau jasa dengan tidak membedakan subyek retribusi. Jadi antara subyek yang satu dengan yang lainnya atau dalam keadaan yang sama mereka harus diberlakukan sama pula.

b. Asas Yuridis

Setiap pemungutan retribusi daerah harus didasarkan pada hukum atau peraturan perundang-undangan yang berlaku, hal itu berarti bahwa :

- 1) Pemungutan retribusi harus memberikan jaminan hukum baik terhadap petugas pemungut maupun pada wajib bayar retribusi guna mencegah perlakuan sewenang-wenang dari aparat pemungut.
- 2) Pungutan itu harus didasarkan pada suatu peraturan yang umum, yang ditetapkan dengan Undang-Undang.

c. Asas Ekonomi

Sesuai dengan fungsi mengatur maka pemungutan retribusi tidak boleh mengganggu keseimbangan dan kelancaran jalannya perekonomian. Dengan demikian asas ekonomi dalam retribusi mempunyai arti :

- 1). Pungutan retribusi harus diusahakan sedemikian rupa sehingga tidak sampai menghambat kelancaran produksi dan perdagangan
- 2). Pungutan ini jangan sampai menghalangi masyarakat dalam usahanya menuju kebahagiaan dan jangan sampai merugikan kepentingan umum.

d. Asas Finansial

Dalam asas finansial pungutan retribusi daerah itu haruslah:

- 1) Sesuai dengan fungsi budgeternya maka biaya untuk memungut dan mengenakan retribusi diusahakan sekecil mungkin, sehingga diharapkan hasil pemungutan dapat menutupi pengeluaran daerah.
- 2) Bahwa penguasaan retribusi tersebut harus dapat dilaksanakan pada saat yang terbaik bagi wajib bayar

7. Subyek dan Obyek Retribusi Daerah

Subyek retribusi adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati pelayanan jasa dan izin yang bersangkutan. Adapun yang menjadi subyek retribusi tersebut untuk selanjutnya disebut wajib retribusi.

Objek retribusi adalah berbagai jenis jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Beberapa jasa yang dapat dipungut retribusi oleh pemerintah daerah adalah jasa-jasa tertentu yang ditetapkan berdasarkan pertimbangan sosial ekonomi dalam artian layak atau tidak jasa tersebut menjadi objek retribusi.

8. Jenis Retribusi Daerah

Sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di Indonesia, retribusi hanya dapat dipungut oleh pemerintah daerah. Dengan ketentuan tersebut dan atas dasar pelaksanaan otonomi daerah, jenis-jenis retribusi yang dapat dipungut oleh daerah menjadi kewenangan pemerintah daerah atas jasa-jasa dan izin yang telah diberikannya.

Sebagaimana pelaksanaan otonomi seluas-luasnya, pemerintah daerah diberikan kewenangan untuk menetapkan jenis retribusi yang dapat dipungut dari masyarakat sepanjang retribusi daerah tersebut memenuhi kriteria yang telah ditetapkan oleh pemerintah dan sesuai dengan aspirasi masyarakat. Lain halnya dengan pajak daerah bahwa yang berhak menentukan pajak mana yang dapat dipungut oleh pemerintah daerah adalah pemerintah pusat.

Jenis retribusi untuk daerah propinsi dan daerah kabupaten/kota ditetapkan sesuai dengan kewenangan masing-masing daerah. Kaho (2005, h. 154) menetapkan jenis-jenis retribusi yang dapat dipungut oleh Daerah sebagai berikut:

- a. Uang leges
- b. Bea jalan, jembatan dan tol
- c. Bea pangkalan
- d. Bea penambangan
- e. Bea pemeriksaan/pembantaian hewan
- f. Uang sewa tanah/bangunan
- g. Uang sempadan dan izin bangunan
- h. Uang pemakaian tanah milik daerah
- i. Bea penguburan
- j. Retribusi pengerukan kakus/WC
- k. Retribusi pelelangan ikan
- l. Izin perusahaan industri kecil
- m. Izin pengujian kendaraan bermotor
- n. Retribusi jembatan timbang
- o. Stasiun bis dan taksi
- p. Balai pengobatan
- q. Retribusi reklame
- r. Retribusi pasar
- s. Sewa pesanggrahan
- t. Retribusi pengeluaran hasil pertanian, hasil hutan dan hasil laut
- u. Bea pemeriksaan susu, dll
- v. Retribusi tempat rekreasi.

Suparmoko (2002, h. 87) membagi retribusi daerah menjadi tiga jenis, meliputi:

1. Retribusi jasa umum adalah retribusi atas jasa yang disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan.

Jenis-jenis retribusi jasa umum meliputi: Retribusi pelayanan kesehatan, Retribusi pelayanan persampahan/kebersihan, Retribusi penggunaan biaya cetak KTP dan akte catatan sipil, Retribusi pelayanan pemakaman dan pengabuan mayat, Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum, Retribusi pelayanan pasar, Retribusi pengujian kendaraan bermotor, Retribusi pemeriksaan alat pemadam kebakaran, Retribusi penggantian biaya cetak peta, Retribusi pengujian kapal perikanan.

2. Retribusi jasa usaha adalah retribusi atas jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah dengan menganut prinsip komersial karena pada dasarnya jasa ini dapat pula disediakan oleh sektor swasta.

Jenis-jenis retribusi jasa usaha adalah: Retribusi pemakaian kekayaan daerah, Retribusi pasar grosir dan/atau pertokoan, Retribusi tempat pelelangan, Retribusi terminal, Retribusi tempat khusus parkir, Retribusi tempat penginapan/pesanggrahan/villa, Retribusi penyedotan kakus, Retribusi rumah potong hewan, Retribusi pelayanan pelabuhan kapal, Retribusi tempat rekreasi atau olahraga, Retribusi penyeberangan di atas air, Retribusi pengolahan limbah cair, Retribusi penjualan produksi usaha daerah.

3. Retribusi perizinan tertentu adalah retribusi atas kegiatan tertentu pemerintah daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang prasarana, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan.

Jenis retribusi perizinan tertentu yang dapat dipungut oleh pemerintah daerah meliputi: Retribusi izin mendirikan bangunan, Retribusi izin tempat penjualan minuman beralkohol, Retribusi izin gangguan, Retribusi izin trayek.

F. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor

Menurut Suparmoko (2002, h. 89), pelayanan pengujian kendaraan bermotor merupakan pelayanan berupa pemeriksaan kendaraan bermotor yang dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan retribusi pengujian kendaraan bermotor merupakan sejumlah

pungutan yang ditujukan kepada masyarakat atas pelayanan pengujian kendaraan bermotor dari pemerintah.



BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian adalah suatu proses mencari sesuatu secara sistematis dalam waktu yang lama dengan menggunakan metode ilmiah serta aturan-aturan yang berlaku. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode deskriptif yang bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antarfenomena yang diselidiki.

Untuk memperoleh data yang valid, peneliti mengadakan survei langsung ke lokasi penelitian. Metode survei adalah penyelidikan yang diadakan untuk memperoleh fakta-fakta dari gejala-gejala yang ada dan mencari keterangan secara faktual, baik tentang institusi sosial, ekonomi, atau politik dari suatu kelompok ataupun suatu daerah. Untuk itu, peneliti melakukan survei di lokasi penelitian dengan harapan untuk memperoleh fakta-fakta dan keterangan mengenai kontribusi pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah di Kabupaten Malang.

B. Konsep dan Variabel Penelitian

Menurut Singarimbun (1995, h. 34), konsep merupakan abstraksi mengenai suatu fenomena yang dirumuskan atas dasar generalisasi dari sejumlah karakteristik kejadian, keadaan, kelompok atau individu tertentu. Agar konsep-konsep dapat diteliti secara empiris, maka konsep tersebut harus dioperasionalkan dengan mengubahnya menjadi variabel, yang berarti sesuatu yang mempunyai variasi nilai.

Arikunto (2002, h. 89) memaparkan variabel penelitian sebagai gejala yang bervariasi, sedangkan gejala itu sendiri diartikan sebagai objek penelitian, sehingga variabel adalah objek penelitian yang bervariasi. Konsep penelitian ini meliputi:

1. Konsep kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang, yaitu konsep mengenai besarnya penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor bagi penyelenggaraan otonomi daerah.

Konsep ini memiliki tiga variabel, yaitu kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Dishubpar, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap retribusi daerah dan kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap PAD Kabupaten Malang.

2. Konsep mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang, yaitu konsep mengenai hal-hal atau sesuatu yang berpengaruh terhadap meningkatnya penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang. Konsep ini memiliki dua variabel, yaitu faktor pendorong dan penghambat penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang.

C. Lokasi dan Situs Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang yang beralamat di Jalan Merdeka Timur No 3 Malang. Alasan yang melatarbelakangi peneliti memilih lokasi penelitian ini adalah peneliti menangkap suatu gejala mengenai pengelolaan retribusi daerah yang belum dijalankan secara maksimal, yaitu pengelolaan retribusi pengujian kendaraan bermotor.

Sedangkan situs penelitian ini dilakukan di Seksi Teknik Keselamatan Sarana (Teksar) Dishubpar yang berkaitan dengan operasional pengujian kendaraan bermotor dan di Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor di Terminal Talangagung, Kepanjen Malang.

D. Sumber Data

Sumber data merupakan subyek bagi peneliti dalam memperoleh data-data yang diperlukan dan relevan dengan tema penelitian. Berkaitan dengan hal ini maka sumber data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data Primer

Data primer merupakan sumber-sumber dasar yang merupakan bukti atau saksi utama dari kejadian yang lalu. Data primer diperoleh secara langsung dan dikumpulkan oleh peneliti melalui proses wawancara dengan beberapa responden meliputi:

- a. Kasubbag Tata Usaha Dishubpar Kabupaten Malang.

- b. Kabid. Keselamatan Sarana dan Pos Telekomunikasi Dishubpar Kabupaten Malang.
 - c. Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor Dishubpar Kabupaten Malang
 - d. Beberapa staf Dishubpar Kabupaten Malang.
 - e. Beberapa sopir mikrolet, truk, mobil barang, dan sebagainya.
2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang telah diolah dan disajikan oleh pihak pengumpul data atau pihak lain. Data sekunder ini diperoleh melalui:

- a. Dokumen-dokumen penting dinas seperti: keputusan bupati, peraturan daerah, dan peraturan pelaksana lainnya.
- b. Arsip-arsip dinas meliputi: laporan kinerja dinas, data penerimaan dinas, data kepegawaian, dan lain sebagainya.
- c. Beberapa jurnal dari internet.
- d. Beberapa artikel dari surat kabar.

E. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang valid dan relevan dalam penelitian, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan yaitu teknik pengumpulan data dengan cara menggunakan beberapa literatur, artikel, jurnal, undang-undang, dan sumber-sumber lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

2. Studi Lapangan

Studi lapangan yaitu teknik pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lapangan. Teknik pengumpulan data ini dilakukan dengan cara :

a Wawancara (*interview*)

Adalah teknik pengumpulan data, di mana peneliti berhadapan langsung dengan narasumber untuk mendapatkan informasi sesuai dengan data yang berkaitan dengan judul penelitian ini. Wawancara ini dilaksanakan oleh peneliti dengan melibatkan beberapa staf Dishubpar

dan staf UPTD PKB dengan menggunakan pedoman wawancara yang sudah dibuat sebelumnya.

b Observasi

Yaitu cara memperoleh data dengan mengadakan pengamatan langsung terhadap obyek penelitian dengan menggunakan seluruh alat indera. Pengamatan ini dilakukan untuk memperoleh data-data berdasarkan kenyataan-kenyataan yang ada di lapangan dengan melakukan pencatatan-pencatatan hal-hal yang berkaitan dengan penelitian.

c Dokumentasi

Teknik dokumentasi ini dilakukan dengan cara mengumpulkan bahan-bahan yang sudah tersedia di lokasi penelitian. Bahan-bahan ini berupa arsip mengenai penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor seperti: data target dan realisasi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor, potensi retribusi pengujian kendaraan bermotor, data mutasi dan numpang uji kendaraan bermotor, data penunjang lainnya, seperti: data kepegawaian, data inventaris dinas, peraturan daerah, dan peraturan pelaksana lainnya.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat bantu yang digunakan dalam proses pengumpulan data yang berwujud sarana/benda. Instrumen yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah :

1. Pedoman wawancara (*interview guide*), merupakan suatu daftar pertanyaan yang terarah pada konsep penelitian, dimaksudkan untuk mempermudah peneliti dalam melakukan pengumpulan data dari informan.
2. Perangkat penunjang lain yang berupa buku catatan dan alat tulis menulis.

G. Analisis Data

Analisis data merupakan kegiatan untuk menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber yaitu wawancara, observasi, dan dokumentasi atau

pencatatan laporan yang ada. Analisis ini menggunakan berbagai metode sebagai berikut:

1. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan dan menganalisis kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang telah dipaparkan melalui konsep dan variabel penelitian.

2. Analisis Efektivitas

Efektivitas merupakan ukuran berhasil tidaknya pencapaian tujuan suatu organisasi. Jika suatu organisasi telah berhasil mencapai tujuan, maka organisasi tersebut telah berjalan secara efektif. Analisis efektivitas merupakan rasio perbandingan antara realisasi pendapatan dengan target pendapatan. Dalam organisasi publik, efektivitas biasa dikenal dengan istilah produktivitas. Untuk menghitung tingkat produktivitas suatu dinas daerah, Pendapat Bana yang dikutip Munir dkk (2004, h. 49) memberikan rumus sebagai berikut:

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{Realisasi Pendapatan}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Kriteria penilaian terhadap tingkat efektivitas pemungutan retribusi menggunakan peraturan Menteri Dalam Negeri nomor: 690.900-327 tahun 1994, tentang kriteria penilaian dan kinerja keuangan yang dikutip oleh Munir (2004, h. 49) Penetapan tingkat efektivitas pemungutan retribusi selengkapnya dirinci dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 1
Kriteria Kinerja Keuangan

Prosentase Kinerja Keuangan	Kriteria
>100%	Sangat efektif
90% - 100%	Efektif
80% - 90%	Cukup efektif
60% - 80%	Kurang efektif
<60%	Tidak efektif

3. Analisis Pertumbuhan

Untuk mengetahui kinerja keuangan dinas, dibutuhkan analisis pertumbuhan untuk menghitung pertumbuhan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor. Pendapat Widodo yang dikutip oleh Munir dkk (2004, h. 22) memberikan rumus untuk mengukur tingkat pertumbuhan dinas sebagai berikut:

$$r = \frac{P_n - P_o}{P_o} \times 100\%$$

Keterangan:

P_n adalah realisasi sektor tahun n

P_o adalah realisasi sektor pada tahun $n-1$

r adalah tingkat pertumbuhan (dalam %)

4. Analisis Kontribusi

Untuk mengetahui sejauhmana kontribusi suatu sektor pada perekonomian daerah, maka digunakan teknik analisis kontribusi, yaitu sumbangan atau peranan (*share*) yang diberikan oleh masing-masing sektor. Indikator kontribusi sektor ini dipergunakan untuk menganalisis sektor mana yang paling besar memberikan sumbangan. Selanjutnya untuk mengetahui besar kontribusi realisasi persektor, Widodo (Munir dkk, 2004, h. 22) memberikan rumus sebagai berikut:

$$\text{Kontribusi} = \frac{\text{Realisasi persektor}}{\text{Total Realisasi}} \times 100\%$$

Ukuran kemampuan keuangan daerah sebagaimana yang digunakan oleh tim Peneliti Fisipol Universitas Gadjah Mada bekerjasama dengan Litbang Depdagri yang dikutip oleh Munir (2004, h. 149) tertulis dalam tabel berikut:

Tabel 2
Kriteria Kemampuan Keuangan Daerah

Prosentase Kontribusi	Kriteria
0,00 - 10,00%	Sangat kurang
10,10 - 20,00%	Kurang
20,10 - 30,00%	Sedang
30,10 - 40,00%	Cukup
40,10 - 50,00%	Baik
>50,00%	Sangat baik

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi dan Situs Penelitian

1. Gambaran Umum Kabupaten Malang

a. Sejarah Kabupaten Malang

Ketika Kerajaan Singhasari berada dibawah kekuasaan Kerajaan Kediri, kepemimpinan dipegang oleh Akuwu Tunggul Ametung yang beristrikan Ken Dedes. Pada saat itu pusat pemerintahan Singhasari berada di Tumapel. Setelah muncul Ken Arok yang kemudian membunuh Akuwu Tunggul Ametung dan menikahi Ken Dedes, pusat kerajaan berpindah ke Malang, setelah berhasil mengalahkan Kerajaan Kediri. Kediri saat itu jatuh ke tangan Singhasari dan turun statusnya menjadi kadipaten. Sementara Ken Arok mengangkat dirinya sebagai raja yang bergelar Prabu Kertarajasa Jayawardhana atau Dhandang Gendhis (1185-1222).

Kerajaan ini mengalami jatuh bangun semasa kejayaan Mataram, pun kerajaan-kerajaan di Malang jatuh ke tangan Mataram, seperti halnya Kerajaan Majapahit. Oleh karena itu, pemerintahan berpindah ke Demak disertai masuknya agama Islam yang dibawa oleh Wali Songo. Pada saat itu Malang berada di bawah pemerintahan Adipati Ronggo Tohjiwo dan hanya berstatus kadipaten. Pada masa-masa keruntuhan itu, menurut *Folklore*, muncul pahlawan legendaris yaitu Raden Panji Pulongjiwo. Ia tertangkap prajurit Mataram di Desa Panggungrejo yang kini disebut *Kepanjen (Kepanji-an)*. Hancurnya kota Malang saat itu dikenal sebagai *Malang Kutho Bedhah*. Bukti-bukti lain yang hingga sekarang merupakan saksi bisu adalah nama-nama desa seperti *Kanjeron, Balandit, Turen, Polowijen, Ketindan, Ngantang* dan *Mandaraka*. Peninggalan sejarah berupa candi-candi merupakan bukti konkrit seperti: *Candi Kidal* di Desa Kidal Kec. Tumpang yang dikenal sebagai tempat penyimpanan jenazah Anusapati. *Candi Singhasari* di Kec. Singosari sebagai penyimpanan abu jenazah Kertanegara. *Candi Jago/Jajaghu* di Kec. Tumpang merupakan tempat penyimpanan abu jenazah Wisnuwardhana.

Pada zaman VOC, Malang merupakan tempat strategis sebagai basis perlawanan seperti halnya perlawanan Trunojoyo (1674 - 1680)

terhadap Mataram yang dibantu VOC. Menurut kisah, Trunojoyo tertangkap di Ngantang. Awal abad XIX ketika pemerintahan dipimpin oleh Gubernur Jenderal, Malang seperti halnya daerah-daerah di nusantara lainnya, dipimpin oleh seorang Bupati. Bupati Malang I adalah Raden Tumenggung Notodiningrat I yang diangkat oleh pemerintah Hindia Belanda berdasarkan resolusi Gubernur Jenderal 9 Mei 1820 Nomor 8 Staatblad 1819 Nomor 16. Kabupaten Malang merupakan wilayah yang strategis pada masa pemerintahan kerajaan-kerajaan. Bukti-bukti yang lain, seperti beberapa prasasti yang ditemukan menunjukkan daerah ini telah ada sejak abad VIII dalam bentuk Kerajaan Singhasari dan beberapa kerajaan kecil lainnya seperti Kerajaan Kanjuruhan seperti yang tertulis dalam Prasasti Dinoyo. Prasasti itu menyebutkan peresmian tempat suci pada hari Jum`at Legi tanggal 1 Margasirsa 682 Saka, yang bila diperhitungkan berdasarkan kalender kabisat jatuh pada tanggal 28 *Nopember* 760. Tanggal inilah yang dijadikan patokan hari jadi Kabupaten Malang. Sejak tahun 1984 di Pendopo Kabupaten Malang ditampilkan upacara Kerajaan Kanjuruhan, lengkap berpakaian adat zaman itu, sedangkan para hadirin dianjurkan berpakaian khas daerah Malang sebagaimana ditetapkan.

b. Keadaan Geografis

Kabupaten Malang merupakan salah satu kabupaten di Propinsi Jawa Timur dengan letak astronomis diantara 112035`10090`` sampai 122`57`00`` Bujur Timur dan 7044`55011`` sampai 8026`35045`` Lintang Selatan. Batas wilayah Kabupaten Malang secara geografis terdiri dari Kabupaten Pasuruan dan Mojokerto di sebelah utara. Kabupaten Probolinggo dan Lumajang batas wilayah sebelah timur. Sebelah selatan berbatasan dengan Samudera Indonesia dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Blitar dan Kediri.

Sebagian besar wilayah Kabupaten Malang adalah pegunungan yang berhawa sejuk. Bagian barat dan barat laut berupa pegunungan, dengan puncaknya Gunung Arjuno (3.339 m) dan Gunung Kawi (2.651

m). Pegunungan ini terdapat mata air Sungai Brantas, yaitu sungai terpanjang di Jawa Timur. Bagian timur merupakan kompleks Pegunungan Bromo-Tengger-Semeru, dengan puncaknya Gunung Bromo (2.392 m) dan Gunung Semeru (3.676 m). Gunung Semeru adalah gunung tertinggi di Pulau Jawa. Kota Malang sendiri berada di cekungan antara kedua kompleks pegunungan tersebut. Bagian selatan berupa pegunungan dan dataran bergelombang. Dataran rendah di pesisir selatan cukup sempit dan sebagian besar pantainya berbukit.

Kabupaten Malang memiliki luas wilayah sebesar 4.576 km², dan merupakan kabupaten terluas kedua di Jawa Timur, setelah Kabupaten Banyuwangi. Dari seluruh total luas tersebut, sekitar ± 3000 km² dimanfaatkan untuk lahan pertanian, sedangkan pemanfaatan untuk pemukiman penduduk hanya 362,66 km². Di bawah ini akan diberikan data mengenai luas penggunaan lahan wilayah di Kabupaten Malang pada tabel 3:

Tabel 3
Penggunaan Lahan Wilayah di Kabupaten Malang

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas
1	Pemukiman/Kampung	362,66 km ²
2	Persawahan	516,72 km ²
3	Pertanian Tanah Kering	1.242,81 km ²
4	Perkebunan	1.119,59 km ²
5	Hutan	10,36 km ²
6	Rawa/Danau/Waduk	228,24 km ²
7	Kebun Campur	22,47 km ²
8	Tanah Rusak/Tandus	26,36 km ²
9	Padang Rumput/Alang-alang	23,79 km ²
10	Lain-lain	

Sumber: <http://www.eastjava.com/plan/ind/.kab-malang.html>.2006

c. Kondisi Penduduk

Jumlah penduduk di Kabupaten Malang tergolong besar. Tahun 2001, jumlah penduduk di Kabupaten Malang mencapai 2.402.268 jiwa, meliputi penduduk laki-laki 1.250.750 jiwa (50,02%) dan perempuan 1.250.518 jiwa (49,98%). Jumlah penduduk Kabupaten Malang dalam lima tahun terakhir (1995/1996-1999/2000) mengalami pertumbuhan rata-rata 0,83% per tahun. Sedangkan kepadatan penduduk 782 jiwa/Km².

Sementara itu, berdasarkan dokumen Persiapan Pelaksanaan Otonomi Daerah di Kabupaten Malang, diketahui bahwa sebagian besar (95,05%) penduduk usia 7-12 tahun masih aktif berada di bangku sekolah dan hanya sebagian kecil saja yang tergolong tidak/belum mengenyam bangku sekolah dan bahkan tidak bersekolah lagi. Penduduk usia produktif berdasarkan jenis pekerjaan yang menekuni sebagai mata pencaharian berjumlah 1.140.341 jiwa. Dari jumlah tersebut 51,71% bekerja di bidang pertanian, 17,27% di bidang perdagangan dan 13,78% di bidang jasa. Sedangkan sebanyak 17,24% lainnya tersebar bekerja di luar tiga sektor tersebut.

d. Keadaan Administratif Wilayah

Kabupaten Malang terdiri atas 33 kecamatan yang terbagi lagi dalam sejumlah desa dan kelurahan. Pusat pemerintahan berada di Kecamatan Kepanjen yang sebelumnya berada di Kota Malang. Dahulu Kota Batu merupakan bagian dari wilayah Kabupaten Malang. Namun, sejak tahun 2001 Kota Batu memisahkan diri setelah ditetapkan menjadi kota administratif yang mampu berdiri sendiri dan memiliki pemerintahan sendiri. Ibukota kecamatan yang cukup besar di Kabupaten Malang antara lain: Lawang, Singosari, Dampit, dan Kepanjen. Untuk lebih jelasnya, berikut diberikan data mengenai wilayah administratif Kabupaten Malang pada tabel 4 di bawah ini.

Tabel 4
Wilayah Administrasi Kabupaten Malang

1	Pembantu Bupati	7
2	Kota Administratif	1
3	Kecamatan	33
4	Perwakilan Kecamatan	2
5	Kelurahan	16
6	Desa	390
7	Dusun	1.317
8	Rukun Warga	3.055
9	Rukun Tetangga	14.526

Sumber: www.eastjava.com/plan/ind/.kab-malang.html.2006

Tabel 5
Kecamatan di Kabupaten Malang

1	Kecamatan Ampelgading	18	Kecamatan Pagak
2	Kecamatan Bantur	19	Kecamatan Pagelaran
3	Kecamatan Bululawang	20	Kecamatan Pakis
4	Kecamatan Dampit	21	Kecamatan Pakisaji
5	Kecamatan Dau	22	Kecamatan Poncokusumo
6	Kecamatan Donomulyo	23	Kecamatan Pujon
7	Kecamatan Gedangan	24	Kecamatan Sumbermanjing
8	Kecamatan Gondanglegi	25	Kecamatan Singosari
9	Kecamatan Jabung	26	Kecamatan Sumberpucung
10	Kecamatan Kalipare	27	Kecamatan Tajinan
11	Kecamatan Karangploso	28	Kecamatan Tirtoyudo
12	Kecamatan Kesambon	29	Kecamatan Tumpang
13	Kecamatan Kepanjen	30	Kecamatan Turen
14	Kecamatan Kromengan	31	Kecamatan Wagir
15	Kecamatan Lawang	32	Kecamatan Wajak
16	Kecamatan Ngajum	33	Kecamatan Wonosari
17	Kecamatan Ngantang		

Sumber: <http://www.kabmalang.go.id/kabmalang/index2.cfm>

1. Potensi Ekonomi
 - a. Luas wilayah dan kesuburan tanah
 - b. Sebagai penghasil produk pertanian, perkebunan, peternakan dan perikanan (darat)
 - c. Memiliki obyek-obyek wisata cukup banyak, baik wisata alam maupun wisata sejarah
 - d. Memiliki kawasan pantai, baik sebagai obyek wisata maupun perikanan (laut)
 - e. Banyaknya industri kecil, menengah dan industri besar.
2. Potensi Prasarana Wilayah
 - a. Tersedianya sarana dan prasarana perhubungan dan komunikasi yang jumlahnya memadai
 - b. Sarana dan prasarana transportasi
 - c. Adanya dukungan pengembangan teknologi informasi tepat guna
 - d. Tersedianya dokumen penataan ruang wilayah Kabupaten Malang
 - e. Memiliki Pembangkit Listrik Tenaga Air.
3. Potensi Pemerintahan
 - a. Adanya jumlah aparatur pemerintah yang memadai
 - b. Kemauan aparatur pemerintah untuk meningkatkan kualitas sumberdaya
 - c. Pemerintah responsif terhadap perkembangan aspirasi masyarakat
 - d. Adanya penataan kelembagaan bidang pemerintahan cukup mantap
4. Potensi Kemasyarakatan
 - a. Sikap dan perilaku pemimpin informal/tokoh masyarakat sangat kondusif
 - b. Kultur masyarakat terhadap perubahan cukup terbuka
 - c. Sarana dan prasarana pendidikan memadai
 - d. Sarana dan prasarana sosial memadai
 - e. Solidaritas sosial relatif mantap

- f. Kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah daerah cukup baik
- g. Adanya dukungan lembaga pendidikan dan lembaga penelitian.

Potensi utama di Kabupaten Malang untuk saat ini berada pada potensi ekonomi terutama di bidang pertanian yaitu sebagai daerah penghasil produk pertanian, perkebunan, peternakan dan perikanan darat. Lahan pertanian tanaman pangan di Kabupaten Malang seluas 50.011 Ha, yang terdiri dari beberapa klasifikasi lahan pertanian yakni: sawah teknis, sawah setengah teknis, sawah sederhana dan sawah tadah hujan. Sedangkan lahan tegalan mencapai 113.773 Ha dengan komoditi andalan tanaman pangan dan hortikultura (sayuran dan buah-buahan). Komoditi tanaman pangan di Kabupaten Malang antara lain seperti padi, jagung, ubi jalar, ubi kayu, kedelai, kacang tanah dan kacang hijau. Sedangkan komoditi andalan hortikultura sayuran antara lain kubis, kentang, wortel, bawang dan lain sebagainya. Sedangkan komoditi andalan hortikultura buah-buahan antara lain seperti apel, salak, jeruk, pisang, rambutan dan lain sebagainya.

Lokasi perkebunan teh Wonosari terletak di kaki Gunung Arjuno desa Toyomarto Kecamatan Singosari dan Desa Wonorejo Kecamatan Lawang jarak yang dapat ditempuh sekitar 30 km arah utara kota Malang dan arah barat kecamatan Lawang. Kabupaten Malang juga dikenal sebagai daerah penghasil Kopi yang berlokasi di lereng sebelah barat daya Gunung Semeru atau tepatnya di Kecamatan Dampit dengan jarak tempuh sekitar 60 km dari Kota Malang. Perkebunan kopi ini memiliki areal kurang lebih 1000 ha. Selain di Kecamatan Dampit, terdapat pula perkebunan kopi di Desa Bangelan Kecamatan Wonosari. Terdapat pula perkebunan karet yang berlokasi di Kecamatan Dampit dengan jarak tempuh sekitar 60 kilometer dari Kota Malang. Disamping dikenal dengan perkebunan Teh dan Kopi, Kabupaten Malang juga di kenal dengan Perkebunan coklat. Perkebunan ini berlokasi di lereng sebelah barat daya Gunung Semeru atau tepatnya di Kecamatan Dampit dengan jarak tempuh sekitar 60 km dari kota Malang.

Peternakan sapi perah untuk daerah Kecamatan Pujon dan sekitarnya sudah terorganisir dimana hasil dari susu segar hasil perahannya bisa langsung disetor ke KUD S.A.E. Sedangkan para peternak daerah Kecamatan Wajak dan Bululawang serta daerah sekitarnya, hasil perahan susu saat ini bisa langsung disetor ke tempat pembuatan keju di Desa Bambang Kecamatan Wajak. Disamping peternakan sapi perah, ternak Lebah kini semakin berkembang. Kabupaten Malang memiliki daerah potensial sebagai daerah penghasil madu. Diantaranya di Kecamatan Tumpang, Wajak, Tajinan, Jabung serta Singosari. Jenis Madu yang dihasilkan berasal dari Madu bunga Randu (kapuk), bunga Paitan dan Bunga Kelengkeng.

Disamping potensi pertanian, Kabupaten Malang memiliki tempat wisata yang tak kalah menarik sekaligus memberikan sumbangan terhadap pendapatan daerah antara lain:

1. Gunung Kawi, terletak di wilayah Kecamatan Ngajum. Terkenal sebagai tempat wisata spiritual.
2. Gunung Arjuno-Welirang, sering digunakan untuk pendakian dengan rute: Junggo, Cangar, Singosari, Lawang, Purwosari atau Pandaan.
3. Puncak Penanjakan Bromo lewat Nongkojajar.
4. Waduk Selorejo, terletak di Kecamatan Ngantang (di tepi jalan raya Malang-Jombang)
5. Waduk Karangates (Bendungan Sutami), terletak di Kecamatan Sumberpucung.
6. Taman Ria Sengkaling, terletak di tepi jalan raya Malang-Batu, terdapat kolam renang dan taman bermain.
7. Air terjun Coban Rondo, terletak di Kecamatan Pujon.
8. Air terjun Coban Talun, Coban Rais.
9. Air terjun Coban Pelangi, terletak di Kecamatan Poncokusumo.
10. Pemandian Dewi Sri, terletak di Kecamatan Pujon menyajikan wisata pemandian air panas pegunungan. Wisata ini berada di dekat pasar Pujon sebagai sentra pemasaran buah dan sayur mayur.

11. Candi Singosari, terletak di Kecamatan Singosari.
12. Pantai Ngliyep, Pantai Bajulmati, Pantai Sendangbiru dan Pantai Balekambang.

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang

a. Sejarah Dinas Perhubungan dan Pariwisata

Dengan berpedoman pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 sebagaimana yang telah diubah menjadi Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004, salah satu agenda Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang adalah menjalankan penyelenggaraan pemerintahan baik di bidang transportasi maupun pariwisata, khususnya memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada masyarakat serta mengembangkan sarana dan prasarana transportasi dan pariwisata di wilayah Kabupaten Malang.

Struktur organisasi Dinas Perhubungan dan Pariwisata mengalami penggabungan pada Tahun 2004 dari dua dinas daerah yaitu Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata. Dasar penggabungan dua dinas tersebut menjadi Dinas Perhubungan dan Pariwisata yaitu dengan dikeluarkannya Perda Kabupaten Malang Nomor 4 Tahun 2004 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang.

b. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan dan Pariwisata

Tugas, pokok dan fungsi Dinas Perhubungan dan Pariwisata sebagaimana tercantum dalam Perda Kabupaten Malang Nomor 4 Tahun 2004 adalah melaksanakan serta menyelenggarakan sebagian urusan rumah tangga daerah di bidang perhubungan dan pariwisata serta tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah. Adapun tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang adalah sebagai berikut:

1). Tugas pokok

Berpedoman pada Peraturan Daerah Nomor 04 Tahun 2004, tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang adalah:

- a) Melaksanakan kewenangan desentralisasi di bidang Perhubungan dan Pariwisata
- b) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan bidang tugasnya

2). Fungsi-fungsi

- a) Pelaksanaan pengelolaan dan pengumpulan data berbentuk data base serta analisa data untuk penyusunan program kegiatan;
- b) Pelaksanaan kebijakan daerah dan kebijakan teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, keselamatan sarana dan pos telekomunikasi, pemandu moda transportasi dan pengembangan wisata dan kelestarian budaya;
- c) Perencanaan strategis pada Dinas Perhubungan dan Pariwisata;
- d) Penyiapan kebijakan daerah dan kebijakan teknis di bidang Perhubungan dan Pariwisata;
- e) Pemberian perijinan dan pelaksanaan pelayanan di bidang Perhubungan dan Pariwisata;
- f) Penyelenggaraan Tata Usaha Dinas Perhubungan dan Pariwisata;
- g) Pembinaan UPTD;
- h) Pengkoordinasian, integrasi dan sinkronisasi kegiatan di lingkungan Dinas Perhubungan dan Pariwisata;
- i) Pembinaan dan melaksanakan kerjasama dengan masyarakat, lembaga pemerintah dan lembaga-lembaga lainnya;
- j) Penyelenggaraan dan pengawasan standar pelayanan minimal yang wajib dilaksanakan di bidang Perhubungan dan Pariwisata;

- k) Pelaksanaan tugas lain yang ditetapkan oleh Bupati sesuai bidang tugasnya.

c. Kelembagaan Dinas Perhubungan dan Pariwisata

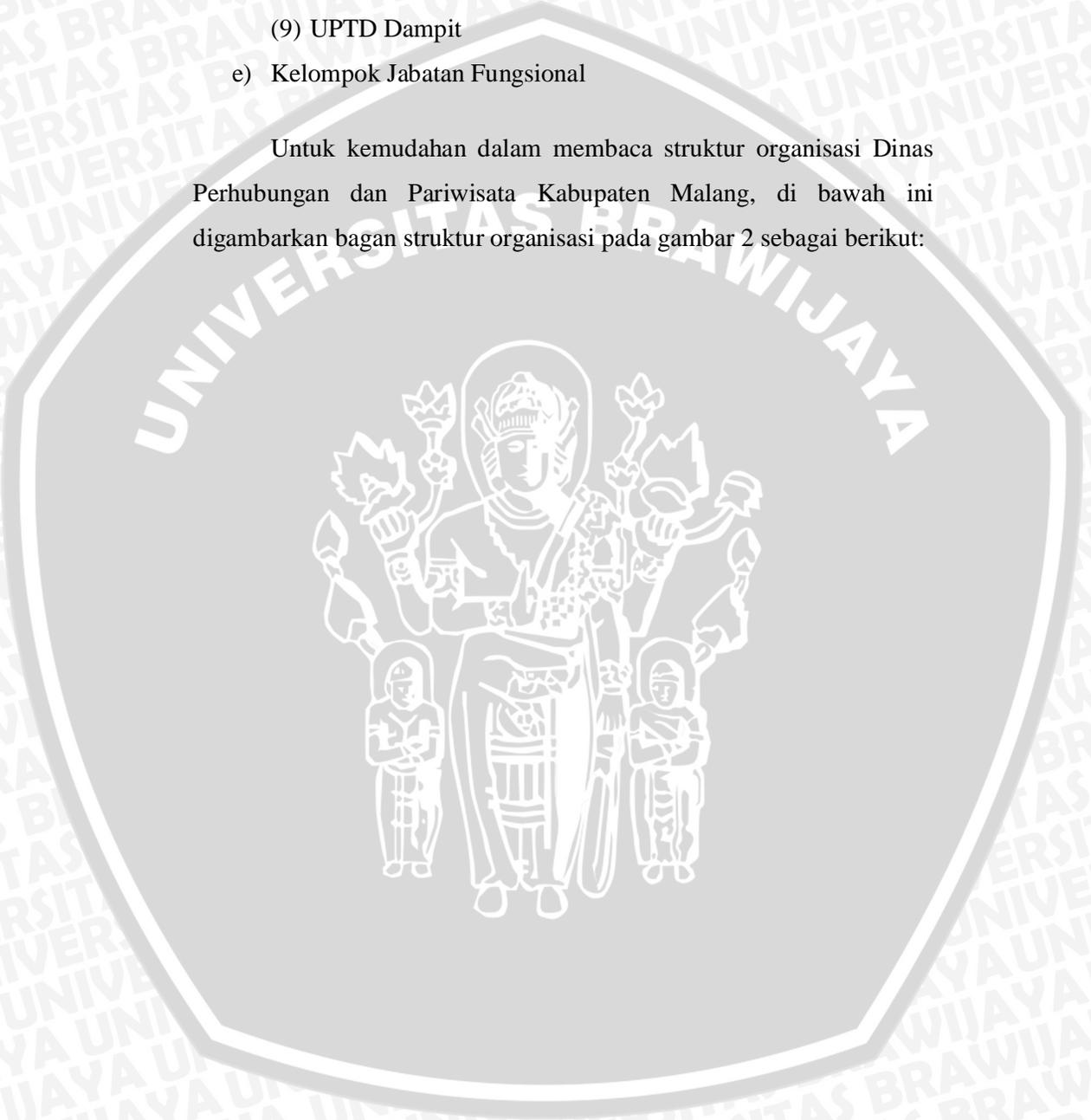
1). Struktur Organisasi

Struktur Organisasi Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Nomor 04 Tahun 2004 adalah sebagai berikut:

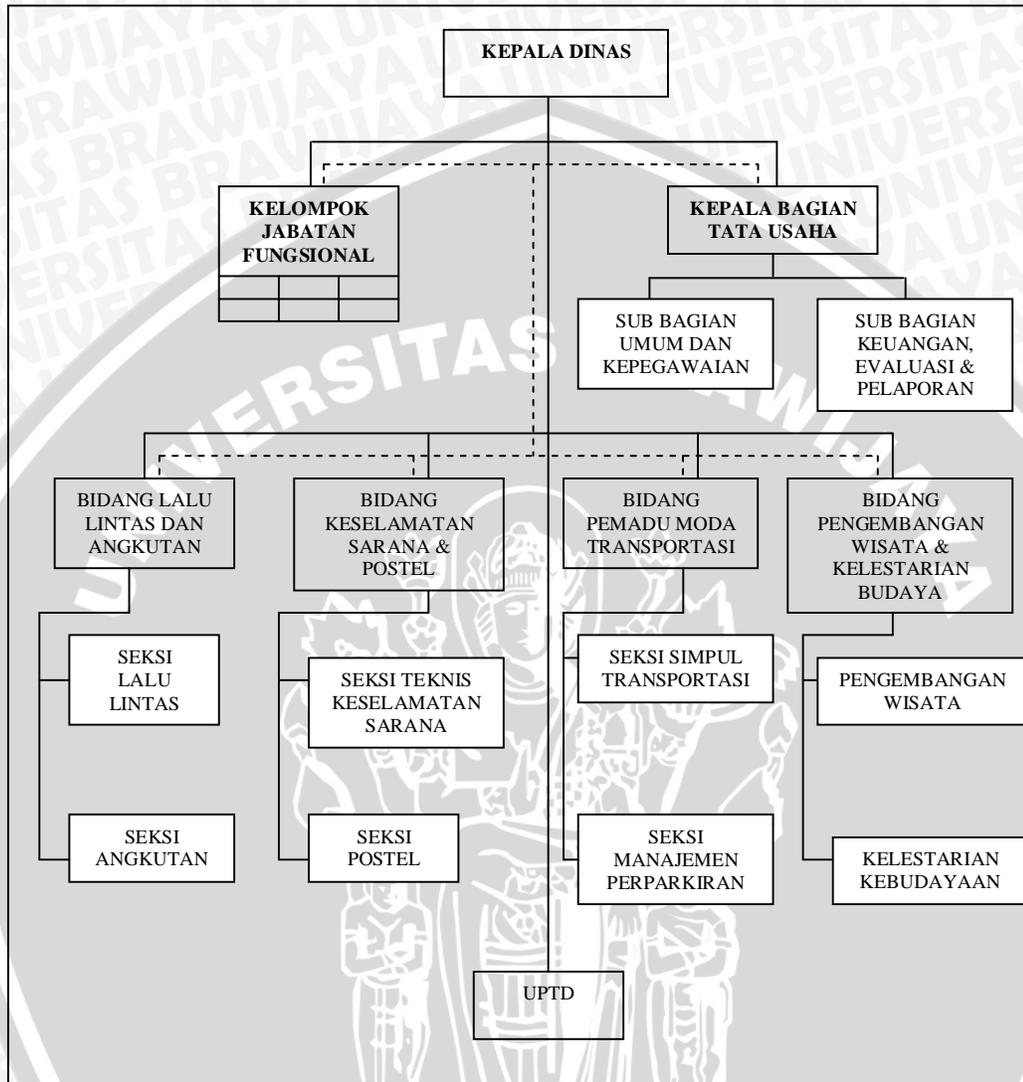
- a) Kepala Dinas
- b) Kepala Bagian Tata Usaha, terdiri dari:
 - (1) Sub Bagian Umum Kepegawaian
 - (2) Sub Bagian Keuangan, Evaluasi dan Pelaporan
- c) Kepala Bidang
 - (1) Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan
 - (a) Seksi Lalu Lintas
 - (b) Seksi Angkutan
 - (2) Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Pos Telekomunikasi
 - (a) Seksi Teknik Keselamatan Sarana
 - (b) Seksi Pos dan Telekomunikasi
 - (3) Kepala Bidang Pemadu Moda Transportasi
 - (a) Seksi Simpul Transportasi
 - (b) Seksi Managemen Perparkiran
 - (4) Kepala Bidang Pengembangan Wisata dan Kelestarian Budaya
 - (a) Seksi Pengembangan Wisata
 - (b) Seksi Pelestarian Kebudayaan
- d) Kepala UPTD, terdiri dari:
 - (1) UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor
 - (2) UPTD Singosari
 - (3) UPTD Kepanjen
 - (4) UPTD Pagak

- (5) UPTD Gondanglegi
 - (6) UPTD Turen
 - (7) UPTD Tumpang
 - (8) UPTD Pujon
 - (9) UPTD Dampit
- e) Kelompok Jabatan Fungsional

Untuk kemudahan dalam membaca struktur organisasi Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang, di bawah ini digambarkan bagan struktur organisasi pada gambar 2 sebagai berikut:



Gambar 2
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan dan Pariwisata



Sumber: Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang

2). Tugas dan Tanggung Jawab

Berdasarkan Keputusan Bupati Malang Nomor 90 Tahun 2004 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan dan Pariwisata maka tugas dan tanggung jawab masing-masing bagian adalah sebagai berikut:

1. Kepala Dinas
 - a. Memimpin Dinas Perhubungan dan Pariwisata dalam perumusan perencanaan, kebijakan, pelaksanaan teknis pembangunan dan pemeliharaan fasilitas Perhubungan dan Pariwisata serta menyelenggarakan perizinan, pembinaan, koordinasi, pengawasan dan pengendalian teknis operasional di bidang Perhubungan dan Pariwisata.
 - b. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan bidang tugasnya.
2. Kepala Bagian Tata Usaha
 - a. Melaksanakan koordinasi perencanaan, evaluasi dan pelaporan program, pengelolaan urusan kepegawaian, urusan umum yang meliputi kegiatan surat-menyurat, penggandaan, perlengkapan, rumah tangga, dan humas, urusan keuangan serta urusan evaluasi dan pelaporan kegiatan.
 - b. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya.

Bagian tata usaha terdiri dari:

 - 1). Sub Bagian Umum Dan Kepegawaian
 - a). Menyelenggarakan, melaksanakan, dan mengelola administrasi kepegawaian, kesejahteraan pegawai, pembinaan organisasi dan ketatalaksanaan, urusan surat menyurat, kearsipan, rumah tangga, perjalanan Dinas, keprotokolan, penyusunan rencana kebutuhan barang, peralatan, mendistribusikan dan melaksanakan tata usaha barang, perawatan/penyimpanan peralatan kantor dan pendataan inventaris kantor.
 - b). Menghimpun, mengolah data serta menyusun program kerja Sub Bagian Umum dan Kepegawaian.

- c). Melaksanakan kegiatan Umum dan Kepegawaian.
- d). Menyiapkan bahan penyusunan program kerja Sub Bagian Umum dan Kepegawaian.
- e). Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bagian Tata Usaha sesuai dengan bidang tugasnya.
- f). Sub Bagian Keuangan, Evaluasi dan Pelaporan
- g). Menyelenggarakan, mengelola dan melaksanakan pengumpulan, pengolahan dan analisis data, penyusunan program dan rencana strategis Dinas Perhubungan dan Pariwisata, mengelola dan melaksanakan administrasi Keuangan, mengkoordinir pelaksanaan evaluasi dan penyusunan laporan akuntabilitas.
- h). Menghimpun, mengolah data, menyusun program kerja Sub Bagian Keuangan, Evaluasi dan Pelaporan.
- i). Menyiapkan bahan penyusunan rencana strategis Dinas Perhubungan dan Pariwisata.
- j). Menyelenggarakan administrasi keuangan Dinas Perhubungan dan Pariwisata.
- k). Melaksanakan evaluasi keuangan terhadap hasil pelaksanaan program dan rencana strategis.
- l). Mengkomplikasikan dan penyusunan laporan hasil perencanaan dan laporan akuntabilitas Dinas Perhubungan dan Pariwisata.
- m). Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bagian Tata Usaha sesuai dengan bidang tugasnya.

3. Kepala Bidang

- a. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan, tugasnya:

- 1). Melaksanakan pembinaan teknis operasional dan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas, angkutan dan pengendalian operasional.
- 2). Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya.

Bidang Lalu lintas dan Angkutan terdiri dari:

1. Seksi Lalu Lintas mempunyai tugas:

- a. Menyusun dan mengusulkan penetapan Jaringan Transportasi.
- b. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian Jaringan Transportasi.
- c. Melaksanakan pemasangan, penempatan dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang meliputi rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan, alat pengawas dan pengaman jalan, halte dan fasilitas pemisah jalan (median jalan) di jalan kabupaten termasuk di jalan Propinsi dan jalan Nasional yang berada di wilayah Ibu Kota Daerah.
- d. Menyusun rencana dan melaksanakan sosialisasi tertib lalu lintas.
- e. Melaksanakan Inventarisasi dan Evaluasi tingkat pelayanan Lalu Lintas.
- f. Melaksanakan Manajemen Lalu Lintas Jalan di Daerah, yang meliputi Jalan Kabupaten, Jalan Propinsi dan Jalan Nasional yang berada di wilayah Ibu Kota Daerah.
- g. Melaksanakan Rekayasa Lalu Lintas Jalan di Daerah yang meliputi Jalan Kabupaten, Jalan Propinsi dan Jalan Nasional yang berada di wilayah Ibu Kota Daerah.

- h. Melaksanakan pemberian izin penggunaan jalan selain untuk kepentingan Lalu Lintas di Jalan Kabupaten, termasuk di jalan Propinsi dan Jalan Nasional yang berada di wilayah Ibu Kota Daerah.
 - i. Menyusun rencana operasi pengendalian, pengawasan, penertiban Lalu Lintas dan Angkutan.
 - j. Melaksanakan pemeriksaan dan penyidikan Lalu Lintas dan angkutan dengan berkoordinasi dengan Instansi terkait.
 - k. Melaksanakan pemantauan dan pengaturan pada Daerah rawan kemacetan Lalu lintas yang berada di wilayah daerah dengan berkoordinasi dengan Instansi terkait.
 - l. Melaksanakan penilaian terhadap hasil penyusunan dokumen analisis dampak lalu lintas di jalan Kabupaten, jalan Propinsi dan jalan Nasional yang berada di dalam ibu kota Kabupaten.
 - m. Melaksanakan penilaian teknis penyelenggaraan Pool/Garasi dan Agen Penjualan Tiket di pinggir jalan.
 - n. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan sesuai dengan bidang tugasnya.
2. Seksi Angkutan, tugasnya:
 - a. Menyusun rencana dan program penetapan batas wilayah pelayanan angkutan.
 - b. Menyiapkan bahan penetapan dalam rangka memberikan pertimbangan teknis tingkat pelayanan angkutan.

- c. Menyiapkan bahan penerbitan izin usaha angkutan orang dan barang.
 - d. Menyiapkan rencana jaringan trayek angkutan pedesaan.
 - e. Menyiapkan bahan penerbitan kartu pengawasan izin usaha angkutan orang dan barang.
 - f. Menyiapkan bahan penerbitan izin trayek angkutan pedesaan dengan kendaraan umum.
 - g. Menyiapkan bahan penerbitan izin operasi angkutan penumpang di wilayah daerah.
 - h. Menyiapkan bahan penerbitan kartu pengawasan angkutan pedesaan.
 - i. Menyiapkan bahan penerbitan kartu pengawasan angkutan penumpang.
 - j. Menyiapkan bahan pemberian izin insidental yang melayani trayek antar kota dalam propinsi.
 - k. Menyiapkan bahan dan mengusulkan penetapan tarif angkutan pedesaan.
 - l. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan sesuai dengan bidang tugasnya.
- b. Bidang Keselamatan Sarana dan Pos Telekomunikasi, mempunyai tugas:
- 1) Melaksanakan pembinaan teknis operasional dan berkoordinasi dengan instansi terkait untuk menyelenggarakan pengujian berkala kendaraan bermotor, keselamatan, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor serta pembinaan operasional, perizinan pos dan telekomunikasi berkoordinasi dengan instansi terkait.
 - 2) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya.

Bidang Keselamatan Sarana dan Pos Telekomunikasi terdiri dari:

1. Seksi Teknik Keselamatan Sarana, mempunyai tugas:
 - a. Menyusun rencana dan program standar untuk kerja pelayanan minimal penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor.
 - b. Menyiapkan bahan usulan pengadaan dan penggantian serta pemeliharaan peralatan pengujian kendaraan bermotor dan fasilitas penunjang pengujian.
 - c. Melaksanakan inventarisasi bengkel umum dalam rangka pelaksanaan akreditasi dan sertifikasi pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor.
 - d. Monitoring dan evaluasi pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor.
 - e. Melaksanakan pembinaan dan pengawasan pelaksanaan pengujian di bengkel umum yang ditetapkan sebagai pelaksana pengujian kendaraan bermotor.
 - f. Memberikan rekomendasi pendaftaran kendaraan bermotor baru wajib uji.
 - g. Memberikan bukti hasil pemeriksaan teknis terhadap perubahan bentuk, perubahan sifat, dan perubahan tempat duduk serta yang mengalami perubahan kepemilikan kendaraan bermotor.
 - h. Memberikan pertimbangan terhadap kendaraan numpang uji dan mutasi kendaraan bermotor wajib uji.
 - i. Merencanakan pelaksanaan kalibrasi peralatan uji kendaraan bermotor.

- j. Melaksanakan penerbitan surat keterangan reparasi besar kendaraan bermotor untuk dihapus dari barang inventaris.
 - k. Melaksanakan pengumpulan data, analisis, evaluasi terhadap kecelakaan lalu lintas serta pencegahan dan penanggulangannya.
 - l. Melaksanakan sistem informasi kecelakaan lalu lintas pada tingkat daerah.
 - m. Mengusulkan kenaikan tingkat profesionalisme tenaga penguji sesuai penjenjangan kualifikasinya.
 - n. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Pos Telekomunikasi sesuai dengan bidang tugasnya.
2. Seksi Pos dan Telekomunikasi, mempunyai tugas:
- a. Menyiapkan bahan rekomendasi pemberian izin dan pengawasan usaha jasa titipan.
 - b. Menyiapkan bahan rekomendasi pemberian izin Frekuensi Radio dan Televisi Lokal.
 - c. Melaksanakan pemantauan dan evaluasi kegiatan filateli serta penyusunan pelaporannya.
 - d. Menerbitkan izin penyelenggaraan Instalasi Kabel Rumah (IKR/G).
 - e. Menyiapkan bahan rekomendasi untuk pemberian izin penyelenggaraan telekomunikasi khusus.
 - f. Menguji terhadap alat/perangkat Pos dan Telekomunikasi dapat dilakukan oleh balai uji.
 - g. Melaksanakan pemantauan dan penertiban terhadap pelanggaran atas ketentuan sertifikasi

dan penataan alat/perangkat Pos Telekomunikasi.

h. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Pos Telekomunikasi sesuai dengan bidang tugasnya.

c. Bidang Pemadu Moda Transportasi, bertugas:

- 1). Melaksanakan pembinaan pengelolaan pelayanan terminal dan pembinaan pengelolaan parkir.
- 2). Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya.

Bidang Pemadu Moda Transportasi terdiri dari:

1. Seksi Simpul Transportasi, mempunyai tugas:
 - a. Melaksanakan penataan dan pengaturan tingkat pelayanan Terminal.
 - b. Menyiapkan rencana dan program penetapan lokasi terminal penumpang dan terminal barang.
 - c. Melaksanakan perencanaan dan pembangunan terminal beserta fasilitasnya.
 - d. Melaksanakan pendataan dan penyajian daftar rute perjalanan serta tarif penumpang.
 - e. Monitoring dan evaluasi kartu pengawasan dan jadwal perjalanan di terminal.
 - f. Melaksanakan pengaturan dan memberikan informasi tentang lokasi kedatangan dan pemberangkatan angkutan umum.
 - g. Melaksanakan kebijakan intensifikasi dan ekstensifikasi terhadap pungutan retribusi jasa pelayanan terminal.
 - h. Melaksanakan pengaturan arus lalu lintas di kawasan terminal.

- i. Melaksanakan pencatatan dan pelaporan pelanggaran angkutan penumpang umum di terminal.
 - j. Melaksanakan pengawasan terhadap tarif angkutan penumpang umum.
 - k. Melaksanakan pengawasan terhadap pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang.
 - l. Melaksanakan penertiban pengamanan/penjagaan, perawatan dan menjaga kebersihan terhadap bangunan utama dan fasilitas penunjang yang berada di kawasan terminal.
 - m. Melaksanakan evaluasi sistem pengoperasian terminal transportasi jalan.
 - n. Menyusun dan mengadakan fasilitas penunjang/kelengkapan terminal.
 - o. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Pemadu Moda Transportasi sesuai dengan bidang tugasnya.
2. Seksi Manajemen Perparkiran, mempunyai tugas:
- a. Melaksanakan penataan pengaturan tingkat pelayanan parkir.
 - b. Melaksanakan pendataan dan penyajian daftar dan informasi potensi lokasi parkir.
 - c. Melaksanakan pamantauan dan pengawasan di lokasi parkir.
 - d. Melaksanakan pengaturan tentang informasi jadwal dan waktu parkir.
 - e. Melaksanakan kebijakan intensifikasi dan ekstensifikasi terhadap pungutan retribusi parkir.

- f. Melaksanakan pencatatan dan pelaporan hasil pemungutan retribusi parkir.
 - g. Melaksanakan pengaturan arus lalu lintas di lokasi parkir.
 - h. Melaksanakan pengawasan terhadap petugas pemungut retribusi parkir.
 - i. Melaksanakan pungutan retribusi parkir pada lahan khusus parkir; pengoperasian fasilitas parkir untuk umum.
 - j. Penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum.
 - k. Memberikan pertimbangan teknis peruntukan parkir di badan jalan di luar ada jalan.
 - l. Melaksanakan evaluasi sistem pengoperasian pelayanan parkir.
 - m. Menyusun dan mengadakan fasilitas penunjang/kelengkapan operasional perparkiran.
 - n. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Pemadam Moda Transportasi sesuai dengan bidang tugasnya.
- d. Bidang Pengembangan Wisata dan Kelestarian Budaya, mempunyai tugas:
- 1). Melaksanakan pembinaan dan pengelolaan pelayanan bidang pengembangan wisata dan pelestarian budaya.
 - 2). Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya.
- Bidang pengembangan wisata dan Kelestarian Budaya terdiri dari:
1. Seksi Pengembangan Wisata, mempunyai tugas:
 - a. Menyusun dan melaksanakan program kerja pengembangan serta promosi obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka

usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.

- b. Mengumpulkan dan menyusun bahan pembinaan di bidang obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.
- c. Melaksanakan koordinasi serta sinkronisasi pengembangan dan promosi obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.
- d. Menyusun dan menyiapkan bahan pembinaan obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.
- e. Melaksanakan pendataan, pembinaan, penyuluhan dan pengendalian serta evaluasi kegiatan bidang obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.
- f. Melaksanakan pengaturan dan pengawasan serta pemantauan terhadap obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.
- g. Menetapkan kebijakan kendali mutu (supervisi, pelaporan, evaluasi dan monitoring) penyelenggaraan kegiatan obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.

- h. Menyusun dan menyiapkan bahan pembinaan UKL, UPL dan AMDAL bidang obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.
 - i. Melaksanakan koordinasi, integrasi dan sinkronisasi program bidang lingkungan untuk usaha obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.
 - j. Memberikan rekomendasi dokumen UKL, UPL dan AMDAL di bidang usaha obyek wisata, aneka rekreasi dan hiburan umum serta aneka usaha jasa dan sarana wisata serta lingkungan usaha jasa.
 - k. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Pengembangan Wisata dan Kelestarian Budaya sesuai dengan bidang tugasnya.
2. Seksi Pelestarian Kebudayaan, mempunyai tugas:
- a. Menyusun dan melaksanakan program kerja pelestarian seni dan budaya.
 - b. Mengumpulkan dan menyusun bahan pembinaan di bidang pelestarian seni dan budaya.
 - c. Melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi pengembangan pelestarian seni dan budaya.
 - d. Menyusun dan menyiapkan bahan pembinaan pelestarian seni dan budaya.
 - e. Melaksanakan pendataan, pembinaan, penyuluhan dan pengendalian serta evaluasi kegiatan bidang pelestarian seni dan budaya.

- f. Melaksanakan pengaturan dan pengawasan serta pemantauan terhadap pelestarian seni dan budaya.
 - g. Menetapkan kebijakan kendali mutu (supervisi, pelaporan, evaluasi dan monitoring) penyelenggaraan kegiatan pelestarian seni dan budaya.
 - h. Pembinaan dan pengembangan budaya daerah.
 - i. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Pengembangan Wisata dan Kelestarian Budaya.
4. Kepala UPTD, bertugas melaksanakan sebagian tugas Dinas Perhubungan dan Pariwisata di wilayah tertentu.
 5. Kelompok jabatan fungsional, mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Pemerintah Daerah sesuai dengan keahlian dan kebutuhan.

d. Sumber Daya Manusia Dinas Perhubungan dan Pariwisata

Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi, Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang didukung oleh personil sebanyak 184 orang, terdiri dari 99 orang berstatus Pegawai (PNS) dan 85 orang berstatus sebagai tenaga kontrak/tenaga harian lepas. Tabel 6 menyajikan data pegawai Dishubpar menurut pendidikan.

Tabel 6
Komposisi Pegawai Menurut Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Sebanyak
1	S2	7
2	S1	33
3	D3/Sarjana muda	3
4	SLTA	42
5	SLTP	4
6	SD	10
	Jumlah	99

Sumber: Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang

Pegawai Dishubpar terdiri dari berbagai tingkat golongan seperti yang tercantum pada tabel 7 berikut ini:

Tabel 7
Komposisi Pegawai Menurut Golongan

No	Golongan	Jumlah
1	Golongan IV	5
2	Golongan III	62
3	Golongan II	29
4	Golongan I	3
	Jumlah	99

Sumber: Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang

e. Perencanaan Strategis Dinas Perhubungan dan Pariwisata

1) Visi dan Misi

Visi merupakan cara pandang jauh ke depan yang merefleksikan cita-cita dan sekaligus menentukan arah perjalanan suatu institusi. Guna mencapai pelaksanaan tugas yang efisien dan efektif serta dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah di bidang Perhubungan dan Pariwisata, Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang memiliki visi sebagai berikut:

“TERWUJUDNYA JASA TRANSPORTASI YANG HANDAL, AMAN, LANCAR DAN TERJANGKAU OLEH MASYARAKAT SERTA MAMPU MEWUJUDKAN KEPARIWISATAAN KABUPATEN MALANG SEBAGAI DAERAH TUJUAN WISATA.”

Makna yang terkandung dalam visi ini yaitu memberikan pelayanan jasa, sarana dan prasarana transportasi yang aman, lancar dan terjangkau oleh masyarakat serta mengembangkan kepariwisataan untuk mewujudkan Kabupaten Malang sebagai daerah tujuan wisata. Dari visi ini jelas mencerminkan pelayanan kepada masyarakat baik di bidang transportasi maupun pariwisata.

Untuk menjalankan visi di atas, diperlukan langkah-langkah nyata yang tertuang dalam misi. Misi Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang adalah sebagai berikut:

- 1. Mewujudkan jasa transportasi yang handal, aman, lancar dan terjangkau oleh masyarakat.**
- 2. Mewujudkan kepariwisataan Kabupaten Malang sebagai daerah tujuan wisata.**

Makna dari misi pertama mewujudkan jasa transportasi yang handal, aman, lancar dan terjangkau adalah:

1. Memberikan pelayanan jasa yang terjangkau oleh masyarakat. Pelayanan jasa kepada masyarakat adalah dalam hal perijinan maupun pengujian kendaraan bermotor serta pelayanan jasa lain bidang perhubungan yang dapat terjangkau oleh masyarakat. Hal ini mengingat bahwa Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004, salah satu agendanya adalah menjalankan pemerintahan yang baik. Oleh karena itu, pemerintah sebagai pelayan publik wajib memberikan pelayanan sebaik mungkin kepada masyarakat. Terkait fungsi dinas, penyelenggaraan dan pengawasan standar pelayanan minimal wajib dilaksanakan di bidang Perhubungan dan Pariwisata.

2. Menyediakan sarana transportasi yang aman, lancar dan handal. Dalam penyediaan sarana transportasi dengan pertimbangan memberikan rasa aman kepada masyarakat, memberikan kelancaran arus lalu lintas orang, barang dan jasa. Selain dari kedua pertimbangan tersebut juga tak terlepas dari sarana transportasi yang handal. Penyediaan sarana transportasi yang aman, lancar dan handal diharapkan dapat pula mendukung penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan di Kabupaten Malang.

Makna kedua mewujudkan kepariwisataan Kabupaten Malang sebagai daerah tujuan wisata sebagaimana fungsi dari Dinas Perhubungan dan Pariwisata pengembangan wisata dan kelestarian budaya, maksud dari misi ini adalah:

1. Mengembangkan sektor pariwisata di Kabupaten Malang untuk dijadikan salah satu daerah tujuan wisata bagi wisatawan baik nasional maupun internasional. Dengan pengembangan sektor pariwisata diharapkan mampu meningkatkan perekonomian masyarakat Kabupaten Malang umumnya dan masyarakat yang tinggal di sekitar obyek wisata.
2. Melestarikan seni dan budaya Kabupaten Malang sebagai daya tarik wisata guna mendukung kepariwisataan Kabupaten Malang sebagai daerah tujuan wisata.

2) Tujuan dan Sasaran

Dalam menjabarkan misi yang akan dicapai pada kurun waktu tertentu diimplementasikan pada tujuan organisasi sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan. Berkaitan dengan visi dan misi di atas, Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang merumuskan tujuan organisasi sebagai berikut:

Misi Pertama: Mewujudkan jasa transportasi yang handal, aman, lancar dan terjangkau oleh masyarakat, dengan tujuan:

1. Memberikan pelayanan di bidang transportasi yang terjangkau oleh masyarakat.
2. Mewujudkan standar keselamatan dan keamanan sarana transportasi.
3. Menciptakan sistim transportasi yang handal, aman dan lancar.

Misi Kedua: Mewujudkan kepariwisataan Kabupaten Malang sebagai daerah tujuan wisata, dengan tujuan:

1. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi sektor pariwisata dalam skala pembangunan Kabupaten Malang.
2. Melestarikan alam dan seni budaya dalam mendukung pariwisata Kabupaten Malang.
3. Menempatkan Sumber Daya Manusia sebagai basis pengembangan kepariwisataan.

Selain dengan tujuan Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang, sasaran yang akan dicapai adalah sebagai berikut:

Misi Pertama:

Tujuan “Memberikan pelayanan di bidang transportasi yang terjangkau oleh masyarakat” dengan sasaran:

1. Peningkatan sarana dan SDM dalam menunjang pelayanan kepada masyarakat.

Tujuan “Mewujudkan standar keselamatan dan keamanan sarana transportasi” dengan sasaran:

2. Meningkatkan keselamatan dan keamanan sarana transportasi yang handal, aman dan lancar.

Tujuan “Menciptakan sistim transportasi yang handal, aman dan lancar” dengan sasaran:

3. Pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Misi Kedua :

Tujuan “Meningkatkan pertumbuhan ekonomi sektor pariwisata dalam skala pembangunan Kabupaten Malang” dengan sasaran:

1. Meningkatkan pemasaran obyek dan daya tarik wisata.

Tujuan “Melestarikan alam dan seni budaya dalam mendukung pariwisata Kabupaten Malang” dengan sasaran:

2. Melestarikan alam dan seni budaya dalam mendukung pariwisata Kabupaten Malang.

Tujuan “Menempatkan Sumber Daya Manusia sebagai basis pengembangan kepariwisataan” dengan sasaran:

3. Meningkatkan sumber daya manusia dalam mengembangkan kepariwisataan di Kabupaten Malang.

3) Arah Kebijakan dan Program

Agar visi dan misi yang ditetapkan oleh organisasi tercapai dan terlaksana sesuai sasaran dan tujuan yang diharapkan, Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang menentukan arah kebijakan sebagai berikut:

1. Meningkatkan sarana, prasarana dan Sumber Daya Manusia dalam menunjang pelayanan kepada masyarakat di bidang transportasi dan pariwisata.
2. Meningkatkan keselamatan dan keamanan sarana transportasi yang memadai.
3. Kebijakan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas.
4. Pengenalan obyek wisata dan seni budaya pariwisata Kabupaten Malang.
5. Penyelenggaraan even seni budaya di obyek wisata Kabupaten Malang.
6. Memberdayakan Sumber Daya Manusia untuk meningkatkan kepariwisataan Kabupaten Malang.

Program merupakan kegiatan nyata, sistematis dan terpadu. Sejalan dengan arah kebijakan di atas, Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang menetapkan program sebagai berikut:

1. Program pengembangan dan pengelolaan sarana perhubungan dan telekomunikasi.
2. Program pengembangan pariwisata.

4) Pencapaian Kinerja

Sejalan dengan program organisasi agar tercapai tujuan yang tepat sasaran, berdasarkan tugas pokok dan fungsinya Dinas Perhubungan dan Pariwisata telah melaksanakan dan menyelenggarakan sebagian urusan rumah tangga daerah di bidang perhubungan dan pariwisata. Kegiatan yang telah dilaksanakan pada tahun 2005 adalah sebagai berikut:

Bidang transportasi/perhubungan:

- a. Pemeliharaan traffig light, warning light dan rambu
- b. Pengadaan dan pemasangan rambu, RPPJ, marka jalan dan warning light
- c. Pembangunan halted an pos penjagaan kereta api
- d. Operasi penertiban lalu lintas laik jalan dan pengamanan
- e. Pelaksanaan survey jaringan trayek pada 2 lintasan dan KA Komuter jurusan Lawang-Kepanjen
- f. Sosialisasi/kampanye tertib lalu lintas di Kepanjen
- g. Pemeliharaan median jalan
- h. Pengadaan Sistem Informasi Manajemen pengujian kendaraan bermotor (PKB) termasuk peralatan penunjang operasional PKB di Talangagung
- i. Evaluasi ruas jalan rawan kecelakaan termasuk survey peningkatan klas jalan
- j. Operasi pembinaan juru parkir
- k. Lanjutan pembangunan terminal Gondanglegi
- l. Peningkatan terminal Dampit

Bidang Pariwisata:

- a. Peningkatan promosi wisata di Kabupaten Malang di tingkat nasional dan internasional melalui pembuatan brosur, leaflet dan guidebook
- b. Pemantauan usaha sarana pariwisata Kabupaten Malang
- c. Pembinaan manajemen SDM Perhubungan dan Pariwisata
- d. Mengikuti pameran di Nusa Dua Bali

- e. Pemilihan Jaka Raka sebagai duta wisata Kabupaten Malang.

B. Gambaran Umum Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 71 tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, pengujian kendaraan bermotor merupakan serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Disamping untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian kendaraan bermotor ditujukan untuk menciptakan keamanan dan kenyamanan bagi pengendara kendaraan bermotor sekaligus untuk mewujudkan kelestarian lingkungan.

Sebelum kebijakan otonomi daerah berlaku di Indonesia, pengujian kendaraan bermotor merupakan tugas dan tanggung jawab pemerintah propinsi, dalam hal ini adalah Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur. Namun, setelah kebijakan otonomi daerah diberlakukan di Indonesia, tugas dan tanggung jawab tersebut menjadi wewenang pemerintah daerah, dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan dan Pariwisata (Dishubpar) Kabupaten Malang. Pada tahun 2004, Dishubpar mengalami penggabungan dinas yakni Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata yang digabung menjadi satu menjadi Dinas Perhubungan dan Pariwisata. Dasar hukum penggabungan dinas tersebut adalah dengan ditetapkannya Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 4 Tahun 2004 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang.

Walaupun wewenang untuk melaksanakan pengujian kendaraan bermotor telah sepenuhnya dilimpahkan kepada pemerintah daerah, realisasi pengujian kendaraan bermotor baru dapat dilaksanakan oleh pemerintah Kabupaten Malang pada bulan Mei 2002. Hal ini dikarenakan faktor keterbatasan sarana dan fasilitas yang dimiliki oleh pemerintah daerah serta tarik ulur pemerintah propinsi dan pemerintah daerah untuk melaksanakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor.

Secara teknis, pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor. UPTD PKB

ditempatkan di dua titik lokasi yaitu UPTD PKB di Karanglo dan UPTD PKB di Talangagung. Mengingat wilayah Kabupaten Malang yang cukup luas, Dishubpar melakukan pembagian wilayah pelayanan oleh kedua UPTD PKB tersebut.

Lingkup pelayanan UPTD PKB Karanglo meliputi:

1. Kecamatan Singosari
2. Kecamatan Lawang
3. Kecamatan Dau
4. Kecamatan Karangploso
5. Kecamatan Pujon
6. Kecamatan Ngantang
7. Kecamatan Kasembon
8. Kecamatan Jabung
9. Kecamatan Pakis
10. Kecamatan Tumpang
11. Kecamatan Poncokusumo

Sedangkan Lingkup pelayanan UPTD PKB Talangagung meliputi:

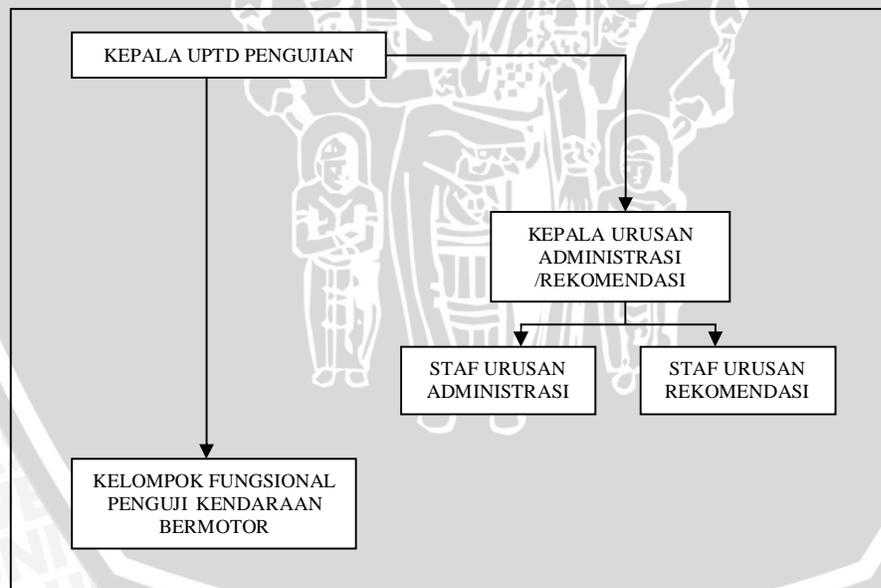
1. Kecamatan Wagir
2. Kecamatan Pakisaji
3. Kecamatan Ngajum
4. Kecamatan Wonosari
5. Kecamatan Kromengan
6. Kecamatan Sumbermanjing
7. Kecamatan Kepanjen
8. Kecamatan Pagak
9. Kecamatan Donomulyo
10. Kecamatan Bantur
11. Kecamatan Kalipare
12. Kecamatan Gedangan
13. Kecamatan Turen
14. Kecamatan Dampit
15. Kecamatan Sumberpucung
16. Kecamatan Ampelgading

17. Kecamatan Tirtoyudo
18. Kecamatan Bululawang
19. Kecamatan Gondanglegi
20. Kecamatan Tajinan
21. Kecamatan Wajak
22. Kecamatan Pagelaran

Disamping melayani pengujian kendaraan bermotor bagi masyarakat Kabupaten Malang bagian utara, UPTD PKB di Karanglo dioperasikan secara bersama oleh dua pemerintah daerah lain yaitu Pemerintah Kota Malang (Pemkot Malang) dan Pemerintah Kota Batu (Pemkot Batu). Walaupun lokasi tersebut dioperasikan secara bersamaan, masing-masing pemerintah daerah memiliki pegawai dan tenaga penguji untuk melayani masyarakat dari wilayahnya sendiri.

Struktur organisasi dibutuhkan untuk mengatur spesifikasi kerja para pegawai. Dibawah ini ditampilkan struktur organisasi UPTD PKB pada gambar 3.

Gambar 3
Struktur Organisasi UPTD PKB



Sumber: Dishubpar Kabupaten Malang

Sebagai unit pelaksana teknis pengujian kendaraan bermotor, UPTD PKB memiliki sejumlah pegawai yang berjumlah 30 orang yang terdiri dari 16 pegawai di UPTD PKB Talangagung yang diantaranya 10 pegawai berstatus PNS dan 6 tenaga harian lepas. Sedangkan pegawai di UPTD PKB Karanglo berjumlah

14 orang, 7 diantaranya telah berstatus sebagai PNS dan 7 orang berstatus tenaga harian lepas. Dari keseluruhan pegawai, terdapat 11 orang tenaga pengujian kendaraan bermotor yang ditempatkan di dua UPTD PKB secara bergantian.

Pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan setiap enam bulan sekali oleh pemilik kendaraan atau orang lain yang telah dilimpahi. Adapun jenis kendaraan yang dapat dilakukan pengujian kendaraan bermotor (kendaraan wajib uji) meliputi:

1. Mobil barang
2. Mobil bus
3. Mobil penumpang
4. Kereta gandengan
5. Kereta tempelan, dan
6. Kendaraan khusus yang beroperasi di jalan

Pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan oleh tenaga pengujian Dishubpar yang telah ditetapkan oleh Bupati atas usul kepala dinas. Seorang pengujian harus memiliki persyaratan yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat diantaranya harus memiliki kualifikasi teknis dan tanda kualifikasi dari pejabat yang berwenang, serta telah diakui untuk seluruh wilayah Indonesia. Daftar nama para tenaga pengujian kendaraan bermotor di Dishubpar dapat dilihat pada tabel 8 di bawah ini.

Tabel 8
Daftar Penguji Kendaraan Bermotor

No	Nama	Pangkat/Golongan	Kompetensi Jabatan
1	Pudji Wibowo, SH	Penata (III/c)	Penyelia
2	IGNP Djulianta, SE, MM	Penata MudaTk.I (III/b)	Pelaksana Lanjutan
3	Tri Hermantoro, S.Sos, MM	Penata MudaTk.I (III/b)	Pelaksana Lanjutan
4	Koko Efendy	Penata MudaTk.I (III/b)	Pelaksana Lanjutan
5	Adi Suparmono, SE	Penata MudaTk.I (III/b)	Pelaksana Lanjutan
6	Bagus Suwarso	Penata MudaTk.I (III/b)	Pelaksana Lanjutan
7	Suhatman	Penata MudaTk.I (III/b)	Pelaksana Lanjutan
8	Siswanto	Penata MudaTk.I (III/b)	Pelaksana Lanjutan
9	Heri Suprayogo, SAP	Penata MudaTk.I (III/b)	Pelaksana Lanjutan
10	Ribut Budiono, S.Sos	Penata Muda (III/a)	Pelaksana Lanjutan
11	Filipe Dos Santos, A.Ma.PKB	Pengatur Tk.I (II/d)	Pelaksana

Sumber: Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang (Januari 2007)

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor oleh UPTD PKB melalui loket-loket khusus yang telah disediakan. Loket-loket tersebut berada dalam satu atap yang terdiri dari:

1. loket informasi dan pendaftaran
 - a. melakukan pendaftaran
2. loket pembayaran dan formulir
 - a. pengambilan formulir pendaftaran
 - b. pembayaran retribusi
3. loket pengambilan buku/tanda uji
 - a. pengambilan buku uji
 - b. pengambilan tanda uji
4. loket pelayanan rekomendasi
 - a. permohonan uji berkala pertama
 - b. permohonan mutasi masuk dan keluar
 - c. permohonan numpang uji

d. permohonan perubahan fisik kendaraan

Proses pengujian kendaraan bermotor dilakukan setelah terjadi kesepakatan antara pemilik kendaraan wajib uji dan petugas uji di UPTD PKB, yaitu minimal sehari sebelum dilaksanakan pengujian. Prosedur pelaksanaan pengujian dapat dilihat pada keterangan dibawah ini:

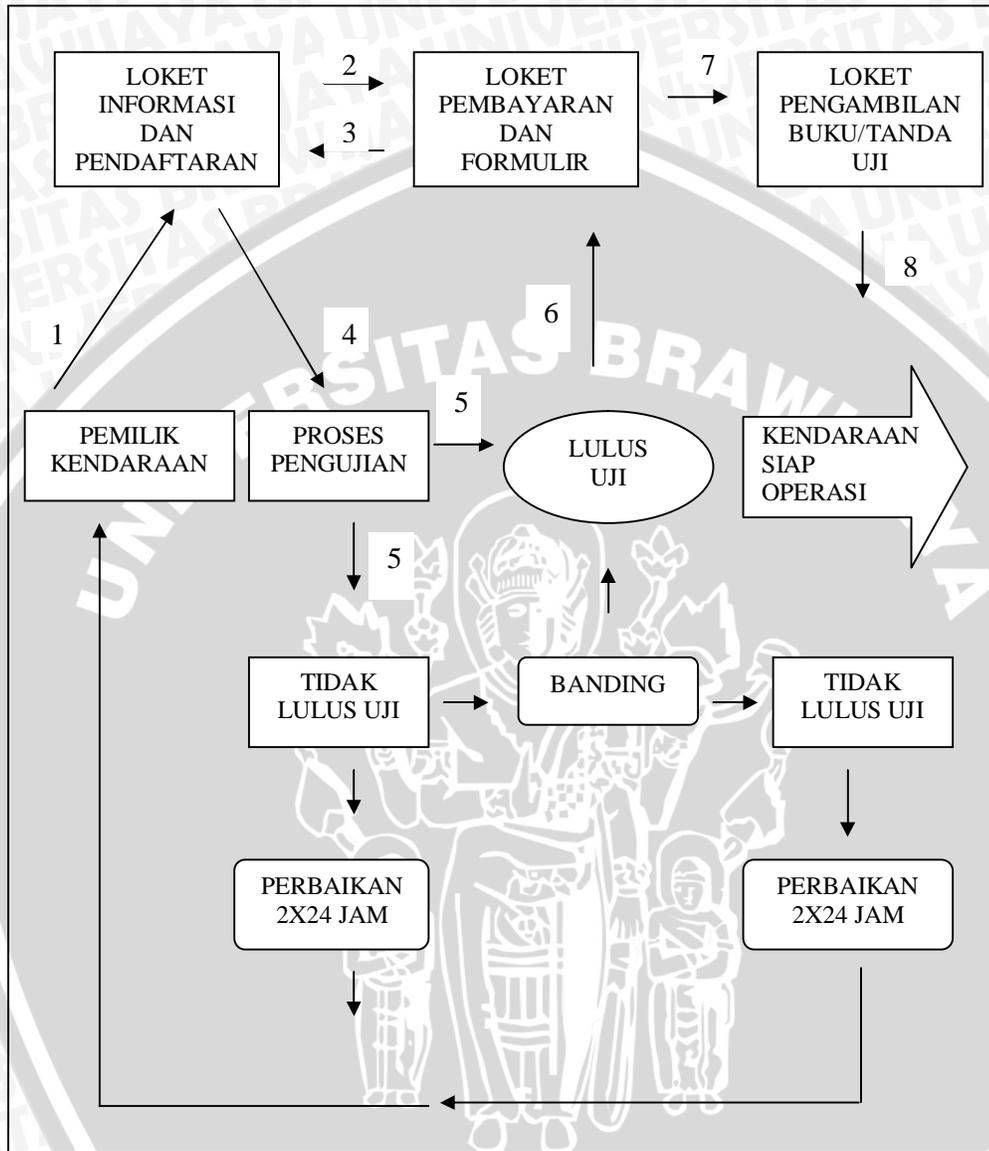
1. Mengisi formulir permohonan uji
2. Membayar biaya uji dan biaya tambahan bila ada
3. Mendaftarkan untuk mendapatkan penetapan waktu dan tempat uji dengan melampirkan persyaratan yang ditentukan
4. Membawa kendaraan ke unit pelaksana uji kendaraan bermotor yang telah ditetapkan
5. Melapor kepada petugas pelayanan uji
6. Mengikuti tata cara pengujian kendaraan bermotor
7. Mendapatkan penetapan hasil uji

Jika kendaraan tidak lulus uji, maka pemilik berkewajiban:

1. Menyampaikan banding kepada atasan penguji kendaraan bermotor.
2. Atasan penguji kendaraan bermotor menunjuk penguji lain untuk melaksanakan proses Pengujian.
3. a. Apabila dinyatakan LULUS :
 - 1). Membayar retribusi dan Tanda Uji.
 - 2). Mengambil Buku Uji dan Tanda Uji.
 - 3). Pengecatan tanda Sampung
 - 4). Kendaraan siap operasi.
- b. Apabila dinyatakan TIDAK LULUS UJI :
 - 1). Melakukan perbaikan-perbaikan selama 2 X 24 jam.
 - 2). Apabila selesai melakukan perbaikan, kendaraan melaksanakan proses pengujian dengan penguji yang sama.

Kendaraan dapat beroperasi di jalan setelah dinyatakan lulus uji oleh petugas. Untuk kemudahan dalam memahami proses pelayanan pengujian kendaraan bermotor, di bawah ini ditampilkan alur seperti pada gambar 4.

Gambar 4
Mekanisme Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor



Sumber: UPTD PKB Talangagung, Dishubpar Kab. Malang

Keterangan:

1. Pemilik kendaraan ke loket informasi.
2. Mengambil formulir uji di loket formulir dan di isi.
3. Menyerahkan formulir uji yang sudah di isi ke loket pendaftaran.
4. Melakukan proses pengujian di lapangan uji dan di gedung CIS.
5. Dinyatakan Lulus/Tidak Lulus uji.

Jika dinyatakan tidak lulus uji, maka pemilik melakukan prosedur seperti yang tertulis di atas.

6. Membayar Retribusi dan Tanda Uji.
7. Mengambil Buku Uji dan Tanda Uji.
8. Pengecatan Tanda Samping, Kendaraan siap Operasi.

Pengujian kendaraan bermotor diuji dengan alat uji mekanis yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan harus dapat berfungsi dengan baik. Untuk mengetahui alat dalam kondisi baik, alat-alat tersebut diuji oleh Departemen Perhubungan setiap setahun sekali. Adapun alat uji mekanis yang dimiliki oleh UPTD PKB Dishubpar Kabupaten Malang dapat dilihat pada tabel 9 sebagai berikut:



Tabel 9
Alat Uji Mekanis Pengujian Kendaraan Bermotor

No	Nama Alat	Fungsi
1	Side Slip Tester	mengukur sikap atau posisi kedua roda depan (<i>Toe-In-Toe-Out</i>) yang dapat menyebabkan penyimpangan arah kendaraan
2	Speedometer Tester	menguji ketepatan penunjukan speedometer kendaraan
3	Axle Load Tester	menimbang berat kendaraan masing-masing sumbu
4	Brake Tester	mengetahui besarnya daya pengereman (<i>Braking Force</i>) suatu kendaraan
5	Emission Analyser Tester	mengukur emisi gas buang yang dihasilkan asap kendaraan bermotor bahan bakar bensin.
6	Diesel Smoke Tester	mengukur ketebalan asap gas buang kendaraan bermotor yang menggunakan bahan bakar solar
7	Wheel Suspension Tester	memeriksa secara manual bagian-bagian dari Suspensi roda depan
8	Headlight Tester	mengukur penyimpangan arah sinar dan kekuatan pancar lampu utama jauh kendaraan
9	Sound Level Meter	menguji klakson
12	Generator Set	Sebagai alat pembangkit tenaga listrik pada ruang pengujian

Sumber: Dishubpar Kabupaten Malang

1. Mekanisme Pemungutan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengujian kendaraan bermotor merupakan pelayanan jasa umum yang diberikan oleh Pemerintah Kabupaten Malang kepada masyarakat setempat. Oleh karena itu, masyarakat berkewajiban untuk membayar sejumlah uang

(retribusi) sebagai pengganti pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang telah dilakukan oleh pemerintah daerah.

Obyek retribusi yang dikenakan kepada masyarakat meliputi:

1. Pendaftaran uji
2. Biaya uji
3. Penetapan lulus uji
4. Biaya tanda uji
5. Biaya buku uji
6. Penggantian buku uji karena rusak atau hilang
7. Rekomendasi mutasi uji
8. Biaya tambahan keterlambatan uji (denda)
9. Penggantian tanda uji karena rusak atau hilang
10. Biaya tambahan bila diperlukan

Tarif retribusi pengujian kendaraan bermotor ditetapkan dalam Keputusan Bupati Nomor 180/1125/KEP/429.012/2002 tentang Penetapan Biaya Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang. Berdasarkan peraturan di atas, tarif retribusi pengujian kendaraan bermotor dapat dilihat pada tabel 10 sebagai berikut:



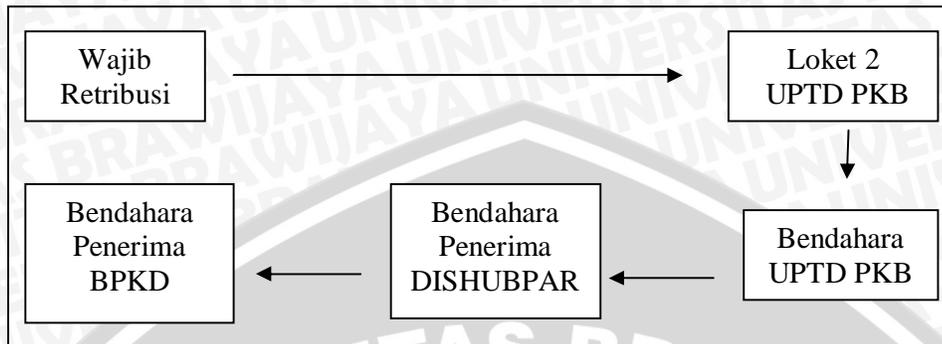
Tabel 10
Biaya Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor

No	Komponen Biaya Pengujian Kendaraan Bermotor	Besar Biaya PerKendaraan
1	Biaya Pendaftaran: a Mobil barang, bus, headtractor kendaraan khusus b Mobil penumpang umum, kereta gandengan dan kereta tempelan	Rp. 3.000,- Rp. 2.000,-
2	Biaya keterlambatan pendaftaran uji (sebesar 50% dari biaya pendaftaran) a Mobil barang, bus, headtractor kendaraan khusus b Mobil penumpang umum, kereta gandengan dan kereta tempelan	Rp. 1500,- Rp. 1000,-
3	Tambahan biaya uji (denda perbulan)	Rp. 10.000,-
4	Biaya penetapan hasil uji	Rp. 14.000,-
5	Biaya tanda uji (plat uji)	Rp. 2.500,-
6	Biaya penggantian tanda uji (plat uji rusak)	Rp. 2.500,-
7	Biaya penggantian tanda uji (plat uji hilang)	Rp. 2.500,-
8	Biaya penggantian buku uji baru	Rp. 3.500,-
9	Biaya penggantian buku uji baru, hilang atau rusak	Rp. 25.000,-

Sumber: Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang

Mekanisme pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor merupakan langkah-langkah atau cara yang diambil oleh instansi daerah dalam melaksanakan tugas pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor. Mekanisme tersebut dapat diringkas dengan pembuatan alur seperti pada gambar 5 di bawah ini.

Gambar 5
Mekanisme Pemungutan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor



Sumber: UPTD PKB Dishubpar Kab. Malang

Keterangan:

1. Wajib retribusi (pemilik kendaraan wajib uji) menyetorkan sejumlah biaya uji di loket 2 (loket pembayaran dan formulir) sebesar ketentuan yang telah ditetapkan.
2. Pegawai di loket 2 menyerahkan uang retribusi ke bendahara UPTD PKB beserta bukti pembayaran retribusi.
3. Uang retribusi yang telah terkumpul di UPTD PKB, selanjutnya disetorkan ke Bendahara Penerima di Dishubpar tiap seminggu sekali.
4. Terakhir, uang retribusi tersebut disetorkan ke bendaharawan khusus penerima/pembantu pemegang kas daerah (BPKD) tiap sebulan sekali.

C. Penyajian Data Fokus Penelitian

1. Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang

a. Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor terhadap Dinas Perhubungan dan Pariwisata

Penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang mengalami peningkatan sepanjang tahun. Hal ini dikarenakan jumlah kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang juga semakin meningkat. Untuk mengetahui besar kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Dishubpar, alangkah baiknya jika mengetahui terlebih dahulu mengenai banyaknya jumlah kendaraan wajib

uji di Kabupaten Malang seperti yang tertera pada tabel 11 dibawah ini. Dinas dapat mengetahui banyaknya wajib uji kendaraan bermotor melalui prediksi/perkiraan yang didasarkan pada lulus uji tahun kemarin.

Tabel 11
Prediksi Uji Berkala Per-Maret 2007

No	Jenis Kendaraan	Jumlah	
		Umum	Bukan Umum
1	Mobil Penumpang	725	-
2	Mobil Bus	2376	131
3	Mobil Barang	3286	11376
4	Kereta Gandengan	92	85
5	Kereta Tempelan	9	11
6	Kendaraan Khusus	-	32
	Total	6488	11635

Sumber: Dishubpar Kabupaten Malang

Setelah mengetahui wajib uji kendaraan bermotor pada satu periode, perlu juga mengetahui kendaraan yang lulus dalam masa tersebut. Banyaknya kendaraan yang lulus uji pengujian kendaraan bermotor bulan Maret 2007 dapat dilihat pada tabel 12 di bawah ini.

Tabel 12
Realisasi PKB Per-Maret 2007

No	Jenis Kendaraan	Jumlah	
		Umum	Bukan Umum
1	Mobil Penumpang	725	-
2	Mobil Bus	2370	131
3	Mobil Barang	3281	11342
4	Kereta Gandengan	92	85
5	Kereta Tempelan	9	11
6	Kendaraan Khusus	-	32
	Total	6477	11601

Sumber: Dishubpar Kabupaten Malang

Berdasarkan tabel prediksi dan realisasi uji kendaraan bermotor di atas, terdapat beberapa kendaraan yang tidak melakukan uji. Adapun kendaraan yang tidak melakukan uji sebanyak 45 kendaraan, diantaranya adalah 6 mobil bus, 5 mobil barang umum dan 34 mobil barang bukan umum.

Penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor selalu mengalami peningkatan sepanjang tahun. Peningkatan yang cukup fluktuatif terjadi pada tahun 2005, yang semula anggaran ditargetkan sebesar Rp 750.000.000,00 terealisasi mencapai Rp 768.790.500,00. Untuk mengetahui penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor dari tahun 2003 sampai tahun 2006, dapat dilihat pada tabel 13 di bawah ini:

Tabel 13
Target dan Realisasi Retribusi PKB Tahun 2003 s.d 2006

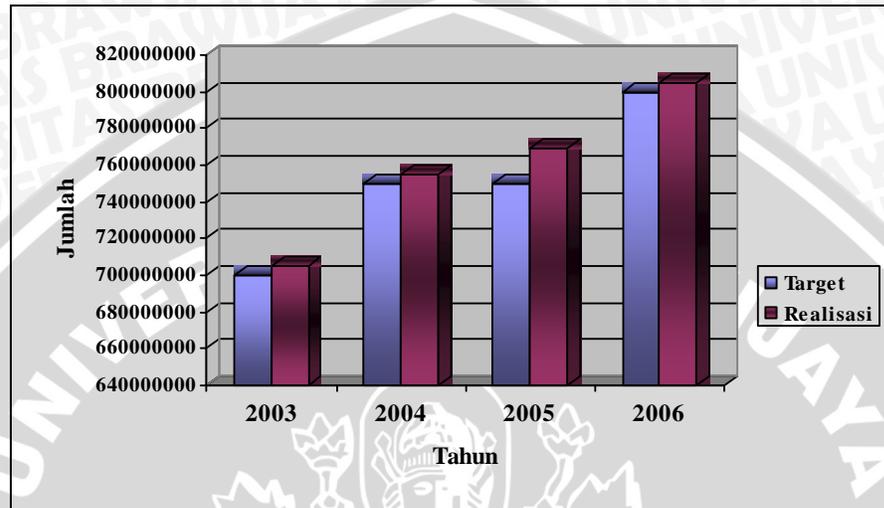
No	Keterangan	Penerimaan Retribusi PKB			
		2003	2004	2005	2006
1	Target	700.000.000	750.000.000	750.000.000	800.000.000
2	Realisasi	705.000.000	755.000.000	768.790.500	804.682.500

Sumber: Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang

Berdasarkan tabel diatas, penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor selalu melebihi target yang ditetapkan. Pada tahun 2003, target yang ditetapkan oleh Dishubpar sebesar Rp 700.000.000,00 dan terealisasi sebesar Rp 705.000.000,00. Begitu juga pada tahun 2004, realisasi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor mencapai Rp 755.000.000,00 yang semula target ditetapkan sebesar Rp 750.000.000,00. Pada tahun 2005, penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor mengalami peningkatan sebesar Rp 768.790.500,00 dengan target yang ditetapkan tidak mengalami perubahan dari target anggaran pada tahun 2004. Pada tahun 2006, Dishubpar berupaya untuk menaikkan target penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor sebesar Rp 800.000.000,00 dan ternyata hasil yang dicapai dapat melebihi target yaitu sebesar Rp 804.682.500,00.

Target dan realisasi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor dapat dilihat dalam diagram batang pada gambar 6 di bawah ini:

Gambar 6
Grafik Target dan Realisasi Retribusi PKB Tahun 2003 s.d 2006



Selain bersumber dari retribusi pengujian kendaraan bermotor, penerimaan lain dinas diperoleh melalui retribusi ijin trayek, retribusi parkir di tepi jalan umum dan retribusi terminal. Berikut ini disajikan dalam tabel 14 mengenai data penerimaan dinas dari tahun 2003 sampai dengan 2006.

Tabel 14
Penerimaan Dinas mulai tahun 2003 s.d 2006

No	Uraian Kegiatan	Tahun Anggaran			
		2003	2004	2005	2006
1	Ret Ijin Trayek	13.725.000	18.293.000	18.748.000	25.255.000
2	Ret Parkir di Tepi Jalan Umum	162.870.000	172.974.250	183.194.800	400.000.000
3	Retribusi Terminal	127.040.000	135.804.050	141.172.750	157.069.600
4	Ret PKB	705.000.000	755.000.000	768.790.500	804.682.500
	Jumlah	1.008.635.000	1.082.071.300	1.111.906.050	1.387.007.100

Sumber: Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Malang

Berdasarkan tabel penerimaan dinas di atas, retribusi pengujian kendaraan bermotor memberikan kontribusi terbesar bagi Dishubpar. Walaupun penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor selalu mengalami peningkatan sepanjang tahun, peningkatan tersebut dirasakan kurang signifikan. Lain halnya dengan penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum, penerimaan dari sektor ini mengalami peningkatan yang cukup fluktuatif sepanjang tahun. Tahun 2003, penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum sebesar Rp. 162.870.000,00 dan pada tahun 2006, pendapatan tersebut meningkat menjadi Rp. 400.000.000,00

Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Dedy Suhartono selaku staf UPTD PKB Talangagung, yakni:

”Setiap tahun kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang mengalami peningkatan. Namun peningkatan tersebut tidak banyak mungkin 1 atau 2 kendaraan tiap bulannya. Sehingga peningkatan pendapatan retribusi pengujian kendaraan bermotor tidak signifikan. Lain halnya dengan retribusi parkir, penerimaan selalu meningkat secara signifikan, hal ini dikarenakan ada upaya dari dinas untuk membuka lahan baru (upaya ekstensifikasi). Atau bisa juga karena ada peristiwa insidental seperti pada saat penyelenggaraan *event* penting misalnya konser, arema main, dan lain sebagainya, retribusi parkir mengalami peningkatan yang cukup drastis. Lain halnya dengan retribusi pengujian kendaraan bermotor, peningkatan penerimaan retribusi hanya terjadi pada waktu lebaran karena pada saat itu banyak orang yang melakukan mudik, sehingga banyak kendaraan yang melakukan numpang uji.” (wawancara tanggal 28 Mei 2007 pukul 10.45 WIB).

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Bapak Goro Hastowo selaku Kasubag TU Dishubpar, bahwa:

”Penerimaan retribusi KIR memberikan sumbangan terbesar kepada dinas. Akan tetapi, peningkatan tersebut tidak seberapa jika dibandingkan dengan peningkatan pada retribusi-retribusi yang dipungut oleh dinas.”

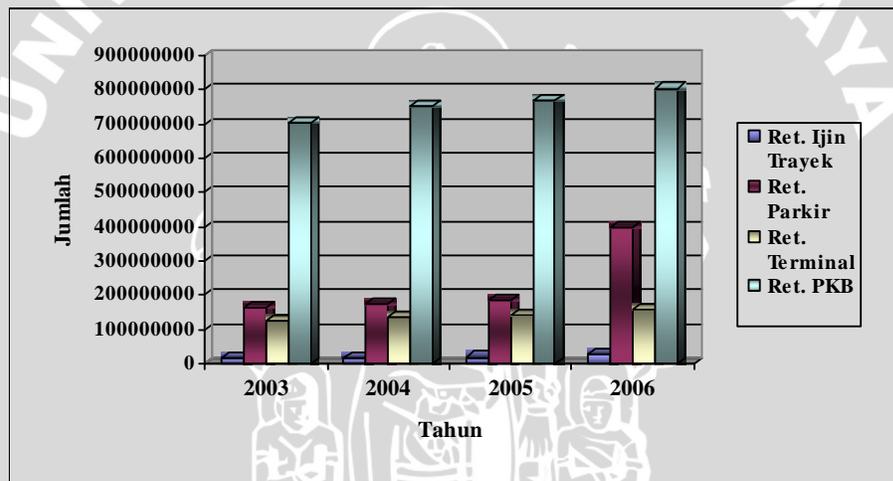
(wawancara tanggal 7 Maret 2007 pukul 10.00 WIB).

Pernyataan diatas mendapat dukungan dari Bapak Hadi Sota selaku staf Dishubpar, bahwa:

”Setiap tahun jumlah kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang terus bertambah, sehingga pendapatan retribusi KIR juga meningkat. Tetapi nambahnya tidak banyak, paling maksimal 5 kendaraan tiap bulan. Kadang-kadang malah tidak ada”.
(wawancara tanggal 7 Maret 2007 pukul 10.00 WIB)

Jika digambarkan dalam diagram batang, maka penerimaan Dishubpar dapat dilihat pada gambar 7 sebagai berikut:

Gambar 7
Realisasi Penerimaan Dishubpar Tahun 2003 s.d 2006



Penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor yang dirasakan kurang signifikan tersebut disebabkan karena belum adanya upaya untuk meningkatkan penerimaan. Sejauh ini, Dishubpar hanya mengandalkan banyaknya kendaraan numpang uji dan mutasi uji masuk (kendaraan dari wilayah lain yang melakukan uji di Kabupaten Malang).

Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Dedy Suhartono selaku staf UPTD PKB Talangagung, bahwa:

”Selama ini dinas tidak ada upaya untuk meningkatkan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor melalui upaya intensifikasi dan ekstensifikasi seperti halnya retribusi parkir dan terminal, dinas hanya mengandalkan kendaraan numpang uji dan mutasi uji masuk tiap tahun. Karena potensi kendaraan yang numpang uji dan mutasi uji jumlahnya tidak pasti, mereka tidak dapat dilakukan

prediksi. Pada bulan-bulan tertentu, penerimaan bisa naik juga bisa turun. Namun, penerimaan retribusi KIR selalu melebihi target yang ditetapkan dinas.”

(wawancara tanggal 28 Mei 2007, pukul 10.15).

Hal ini dikemukakan pula oleh Bapak Ir. Untung Sudarto, selaku Kabid. Teknik Keselamatan Sarana dan Pos Telekomunikasi (Teksar), bahwa:

”Yang menjadi perhatian kami adalah bagaimana upaya untuk meningkatkan pelayanan KIR, sehingga penerimaan retribusi KIR tidak menjadi perhatian utama oleh Dishub. Oleh karena itu tidak ada upaya dari dinas untuk meningkatkan penerimaan baik secara intensifikasi maupun ekstensifikasi.”

(wawancara tanggal 10 April 2007 pukul 10.00 WIB)

Pernyataan di atas mendapat dukungan dari Bapak Pudji Wibowo, S.H selaku kepala UPTD PKB, bahwa:

”Dishub tidak melakukan upaya baik intensifikasi maupun ekstensifikasi. Penerimaan retribusi KIR akan meningkat jika banyak yang melakukan numpang uji dan mutasi uji masuk di Kabupaten Malang.”

(wawancara tanggal 5 Mei 2007 pukul 09.00 WIB)

Berikut pada tabel 15 disajikan data kendaraan numpang uji di Kabupaten Malang pada tahun 2006.

Tabel 15
Kendaraan Numpang Uji menurut Jenis dan Status Tahun 2006

Bln	Jenis	MPU	BUS	Mobil Barang	Kereta		Kendaraan Khusus	Jmlh
					Gandengan	Tempelan		
1	Umum			8				8
	B U		1	39				40
2	Umum		4	6				10
	B U		1	35				36
3	Umum		5	9				14
	B U		2	41				43
4	Umum		5	4				9
	B U			37				37
5	Umum	1	5	8				14
	B U		1	41				42
6	Umum		3	10				13
	B U			23				23
7	Umum		3	6	1			10
	B U			25			1	26
8	Umum		5	3				8
	B U		1	37				38
9	Umum		2	5				7
	B U		1	47				48
10	Umum		3	8				11
	B U			36				36
11	Umum		4	9	1			14
	B U			21			2	23
12	Umum		2	6				8
	B U			20				20
Jumlah	Umum	1	41	82	2	0	0	126
	B U	0	7	402	0	0	3	412
	U+BU	1	48	484	2	0	3	538

Sumber: UPTD PKB Talangagung, Dishubpar Kabupaten Malang

Numpang uji merupakan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan di wilayah lain karena kendaraan tersebut sedang berada di wilayah tertentu untuk waktu yang tidak lama. Sedangkan mutasi uji adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan di wilayah lain dalam

jangka waktu yang lama. Mutasi uji disebabkan oleh faktor pindah tangan kepemilikan kendaraan, atau bisa juga karena kendaraan tersebut dalam masa tugas di wilayah lain. Berikut disajikan data mengenai kendaraan mutasi masuk dalam tabel 16.

Tabel 16
Kendaraan Mutasi Masuk menurut Jenis dan Status Tahun 2006

Bln	Jenis	MPU	BUS	Mobil Barang	Kereta		Kendaraan Khusus	Jmlh
					Gandengan	Tempelan		
1	Umum		4	21				25
	B U		2	65				67
2	Umum			24	1			25
	B U			62				62
3	Umum			18				18
	B U			68				68
4	Umum	1	2	24				27
	B U			61				61
5	Umum		3	22				25
	B U			53				53
6	Umum		3	14				17
	B U			50	1			51
7	Umum		4	19				23
	B U			53				53
8	Umum		2	22				24
	B U		1	33				34
9	Umum			26				26
	B U		1	57				58
10	Umum			19				19
	B U		2	46				48
11	Umum			23				23
	B U			37				37
12	Umum		3	17				20
	B U			41				41
Jumlah	Umum	1	21	249	1	0	0	272
	B U	0	6	626	1	0	0	633
	U+BU	1	27	875	2	0	0	905

b. Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Retribusi Daerah

Penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor memberikan kontribusi yang tidak seberapa besar terhadap retribusi daerah Kabupaten Malang. Untuk mengetahui total penerimaan retribusi daerah mulai tahun 2003 sampai tahun 2006, dapat dilihat pada tabel 17 di bawah ini.

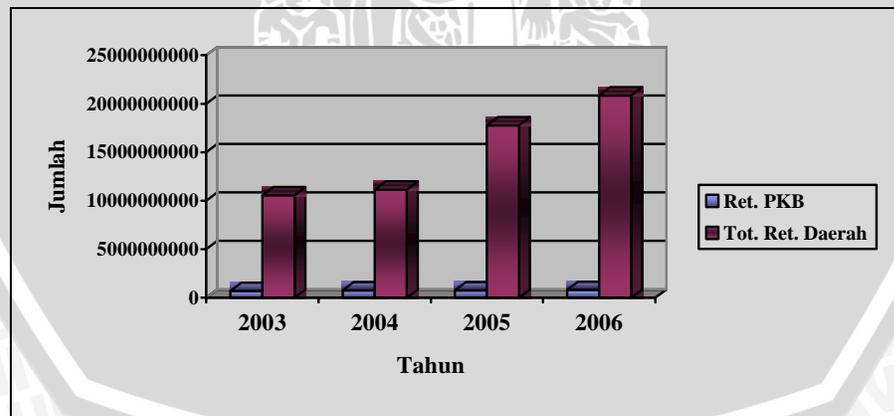
Tabel 17
Kontribusi Retribusi PKB terhadap Retribusi Daerah
Tahun 2003 s.d 2006

No	Ket	Tahun			
		2003	2004	2005	2006
1	Ret. PKB	705.000.000	755.000.000	768.790.500	804.682.500
2	Tot. Ret. Daerah	10.553.883.036	11.149.392.530	17.765.874.696,60	20.842.042.480,59

Sumber : Badan Pengelola Keuangan Daerah (BPKD) Kabupaten Malang

Berdasarkan data diatas, dapat digambarkan dalam diagram batang pada gambar 8 di bawah ini.

Gambar 8
Kontribusi Retribusi PKB terhadap Retribusi Daerah
Tahun 2003 s.d 2006



c. Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor terhadap Pendapatan Asli Daerah

Retribusi pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu komponen dalam menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD), walaupun persentasenya sangat kecil terhadap total PAD. PAD sudah selayaknya digali dari potensi daerah yang ada, sehingga salah satu sumber PAD yang efektif diperoleh melalui retribusi daerah. Untuk mengetahui penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap total PAD di Kabupaten Malang, di bawah ini disajikan pada tabel 18.

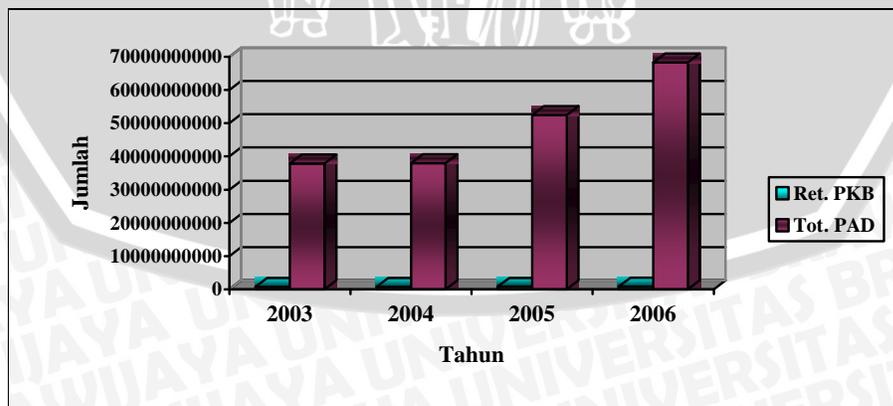
Tabel 18
Kontribusi Retribusi PKB terhadap PAD Tahun 2003 s.d 2006

No	Ket	Tahun			
		2003	2004	2005	2006
1	Ret. PKB	705.000.000	755.000.000	768.790.500	804.692.500
2	Tot. PAD	37.848.383.821,89	37.985.901.865,52	52.449.857.845,13	68.298.045.508,10

Sumber: BPKD Kabupaten Malang

Berdasarkan data di atas, kita dapat mengetahui kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah melalui diagram batang di bawah ini.

Gambar 9
Kontribusi Ret.PKB terhadap PAD Tahun 2003 s.d 2006



2. Faktor Pendukung dan Penghambat Pemungutan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang

a. Faktor Pendukung

Pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor dapat terselenggara dengan baik karena faktor-faktor berikut:

1). Memiliki dasar hukum yang kuat.

Kebijakan mengenai pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor telah diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 14 Tahun 2003 tentang Angkutan Jalan dan Pengujian Kendaraan Bermotor dan Keputusan Bupati nomor 180/1125/KEP/429.012/2002 tentang Penetapan Biaya Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang. Mengenai tata cara pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor dan pemungutan retribusi telah diatur dalam kebijakan tersebut.

Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Ir. Untung Sudarto selaku Kabid. Teksar Dishubpar Kabupaten Malang bahwa:

“Pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu pelayanan oleh Pemerintah Kabupaten Malang yang telah memiliki dasar hukum yang jelas yaitu Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 14 Tahun 2003 tentang Angkutan Jalan dan Pengujian Kendaraan Bermotor.”
(wawancara tanggal 14 April 2007 pukul 11.00 WIB)

Seperti yang diungkapkan oleh Hadi Sota P.S.SIT selaku staf Dishubpar Kabupaten Malang bahwa:

“Biaya yang dikenakan kepada masyarakat atas retribusi KIR telah ditetapkan dalam Keputusan Bupati nomor 180/1125/KEP/429.012/2002 tentang Penetapan Biaya Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang. Adapun besarnya biaya KIR untuk semua wilayah di Inonesia adalah sama.”
(wawancara tanggal 14 April 2007 pukul 11.30 WIB)

2). Adanya kerjasama dengan berbagai pihak.

Kerjasama dibutuhkan oleh organisasi untuk mewujudkan tujuannya. Khusus pada tujuan penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor, Dishubpar menjalin kerjasama dengan

SAMSAT (Sistem Administrasi Manunggal di bawah Satu Atap) dan SATLANTAS. SAMSAT merupakan instansi yang berwenang menerbitkan/mengesahkan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) bagi kendaraan baru. Dan salah satu persyaratan bagi pengujian kendaraan bermotor tidak lain adalah dengan menyertakan *fotocopy* STNK. SAMSAT juga menjalin kerjasama dengan berbagai pihak lain antara lain seperti: Polri, Dipenda dan PT. Jasa Raharja. Sedangkan kerjasama yang terjalin antara Dishubpar dan SATLANTAS adalah berupa penertiban bagi kendaraan wajib uji di jalan raya, penertiban ini berupa pemberian sanksi kepada pemilik kendaraan bermotor yang belum memasang tanda uji..

Seperti yang diungkapkan oleh Pudji Wibowo, SH selaku kepala UPTD PKB Dishubpar Kabupaten Malang bahwa:

”Persyaratan yang harus dipenuhi oleh pemilik kendaraan sebelum melakukan pengujian kendaraan bermotor, salah satunya adalah dengan melampirkan fotocopy STNK. Hal ini merupakan kewenangan pihak SAMSAT untuk mengeluarkan STNK bagi kendaraan baru. Selain itu, pihak lain yang terkait dalam hal ini adalah pihak kepolisian. Dimana polantas dapat melakukan penertiban kendaraan bagi kendaraan yang tidak memasang tanda uji dan masa uji yang telah habis. Hal ini diupayakan untuk mengurangi tingkat kendaraan yang tidak layak beroperasi di jalan terutama kendaraan umum yang notabene untuk melayani kebutuhan masyarakat.”

(wawancara tanggal 28 Mei 2007 pukul 11.30 WIB).

b. Faktor Penghambat

Adapun faktor-faktor yang menghambat pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor tidak lain disebabkan oleh:

1). Fasilitas yang kurang memadai.

Sebelum wilayah pelayanan pengujian kendaraan bermotor dipisahkan menjadi dua lokasi seperti sekarang ini, pelayanan pengujian kendaraan bermotor ditempatkan pada satu lokasi yaitu di UPTD PKB Karanglo. Pemisahan ini mulai dilaksanakan pada awal tahun 2007, sehingga pelayanan pengujian kendaraan bermotor bagi masyarakat Kabupaten Malang dapat dilaksanakan

di UPTD PKB Talangagung dan di UPTD PKB Karanglo. UPTD PKB Talangagung khusus melayani masyarakat Kabupaten Malang bagian selatan, sedangkan UPTD PKB Karanglo melayani pengujian kendaraan bermotor bagi masyarakat Kabupaten Malang bagian utara dan dua pemerintah daerah lain (Pemerintah Kota Malang dan Pemerintah Kota Batu).

Meskipun pengoperasian pengujian kendaraan bermotor dilakukan secara bersamaan di UPTD PKB Karanglo, masing-masing pemerintah daerah memiliki pegawai dan petugas uji sendiri untuk melayani pengujian kendaraan bermotor. Khusus petugas uji, mereka dapat bergantian untuk menguji kendaraan dari wilayah mana saja sesuai dengan pembagian tugas yang diberikan melalui piket harian. Selain itu, mereka juga dikenakan sistem *rolling* untuk bertugas di dua lokasi UPTD PKB setiap tiga bulan sekali dalam rangka penyegaran suasana kerja.

Seperti yang telah diungkapkan oleh Pudji Wibowo, SH selaku kepala UPTD PKB Dishubpar Kabupaten Malang, bahwa:

”Kondisi pengujian kendaraan bermotor di UPTD PKB Karanglo sangat tidak kondusif mengingat pengoperasian pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan oleh tiga pemerintah daerah. Banyaknya personil yang ada membuat suasana kantor menjadi kurang nyaman, fasilitas atau alat-alat uji yang ada sangat kurang memadai disamping juga alat-alat tersebut rata-rata sudah aus. Kadang malah datang dari faktor pengujinya yang kurang memperhatikan kualitas pelayanan, misalnya jika petugas menguji kendaraan dari pemerintah daerah lain, maka mereka kurang bersungguhsungguh dalam menanganinya.”
(wawancara tanggal 28 Mei 2007 pukul 10.00 WIB).

Hal senada juga diungkapkan oleh Bapak Aris sebagai sopir truk di Kecamatan Turen, bahwa:

”Uji KIR yang sekarang lebih enak mbak, lebih mudah karena prosesnya lebih cepat karena pelaksanaan KIR sudah dipisah dengan Karanglo. Kalau dulu kan masih jadi satu jadi ngantrinya lama, terlebih lagi masih campur sama Pemkot Malang dan Pemkot Batu.”
(wawancara tanggal 16 Juli 2007 pukul 11.00 WIB).

Situasi dan kondisi yang ada di UPTD PKB Karanglo nampaknya memang sangat kurang mendukung untuk situasi kerja. Hal ini disebabkan karena banyaknya personil yang ada dan tidak disertai dengan fasilitas yang memadai serta tempat kerja yang kurang menyenangkan. Lain halnya dengan UPTD PKB Talangagung, situasi dan kondisi sangat menunjang untuk melaksanakan pengujian kendaraan bermotor. Selain itu, tempat yang tersedia cukup nyaman dan fasilitas yang ada cukup memadai.

2). Kesulitan dalam melakukan kontrol terhadap kendaraan wajib uji.

Database merupakan kumpulan data yang terorganisasi dalam suatu dokumen penting. Database sangat dibutuhkan untuk mempermudah pekerjaan khususnya bagi penyimpanan data. Selama ini, Dishubpar Kabupaten Malang kurang melakukan pengawasan terhadap jumlah kendaraan wajib uji yang berada di Kabupaten Malang. Mereka melakukan cara yang sederhana untuk mengarsip data secara manual untuk mengetahui kendaraan wajib uji yang melakukan pengujian kendaraan bermotor.

Seperti yang diungkapkan oleh Pudji Wibowo, SH selaku kepala UPTD PKB Dishubpar Kabupaten Malang, bahwa:

”Selama ini, kami hanya melakukan pencatatan data secara manual yaitu menggunakan alat tulis dan kertas. Padahal dengan cara manual itu tadi, kami kesulitan untuk mengetahui kendaraan yang tidak melakukan uji. Arah untuk menuju penggunaan sistem komputerisasi atau Sistem Informasi Manajemen (SIM) sudah ada sejak tahun 2007, cuma program yang ada kurang sempurna. Kami masih melakukan uji coba sampai program tersebut dapat digunakan. Komputer yang digunakan cuma satu dan sekarang masih eror karena kemarin sempat mati lampu sebentar.”

(wawancara tanggal 28 Mei 2007 pukul 11.15).

Dengan cara sederhana tersebut, sebenarnya kurang menguntungkan bagi sisi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor. Karena kendaraan yang tidak melakukan pengujian kendaraan bermotor tidak dapat diidentifikasi oleh Dishubpar.

3). Banyak terdapat pungutan liar dan calo.

Yang menjadi permasalahan dalam memungut retribusi pengujian kendaraan bermotor tidak lain adalah banyaknya para calo yang menyebabkan *high cost economy*. Disamping itu, tidak sedikit dari para penguji yang melakukan pungutan liar terhadap wajib retribusi.

Menurut Bapak Aris yang sehari-harinya bekerja sebagai sopir truk tebu di Kecamatan Turen, bahwa:

“Saya rutin melakukan KIR tiap enam bulan sekali dan biaya yang dikenakan biasanya sebesar Rp.75.000,- untuk kendaraan yang saya pakai ini (truk). Biaya segitu ya nggak mahal mbak, karena rata-rata memang dikenakan segitu. Setiap uji KIR, saya selalu datang sendiri karena saya memiliki banyak waktu luang jadi nggak perlu orang lain yang mewakilinya”
(wawancara tanggal 16 Juli 2007 pukul 10.00 WIB).

Hal senada juga diungkapkan oleh Bapak Purjono yang beralamat di Gondanglegi, beliau sehari-harinya bekerja sebagai sopir tidak tetap, bahwa:

”Untuk truk, biaya yang dikenakan sekitar Rp.75.000,- sampai dengan Rp.80.000,-, tetapi untuk kendaraan lain seperti taksi, pick up dan kendaraan lainnya, biaya yang dikenakan juga beda. Saya tau karena disini saya mengujikan kendaraan orang lain (calo). Saya juga pernah bekerja sebagai sopir truk, pernah juga jadi sopir *lyn*.”
(wawancara tanggal 16 Juli 2007 pukul 10.30 WIB).

Lain halnya dengan Bapak Suparno yang tinggal di Kecamatan Kesambon, kesehariannya beliau bekerja sebagai sopir angkutan trayek Gondanglegi-Pakisaji-Petungroso (GPP), bahwa:

”Biaya yang harus saya keluarkan untuk angkot saya sebesar Rp.165.000,-, itu saja tadi belum termasuk denda. Menurut saya biaya tersebut terlalu mahal, karena penghasilan yang saya terima nggak sesuai dengan yang saya keluarkan tadi. Kalau mau KIR, semua mesin harus dalam kondisi yang bagus, kalau nggak mau kena denda. Tadi saya kena denda karena kondisi kendaraan saya kurang *fit*. Kalau dah kena denda, petugas bener-bener nggak mau disogok mbak”
(wawancara tanggal 16 Juli 2007 pukul 10.45 WIB).

Hal senada juga diungkapkan oleh Bapak Basuki sebagai sopir mobil barang di Kecamatan Dampit, bahwa:

”Retribusi KIR yang harus saya bayar biasanya sejumlah Rp 80.000,- sampai dengan Rp. 90.000,-. Kadang-kadang saya disuruh nambah ongkos Rp.5.000,- karena mobil dalam keadaan kotor setelah ngangkut sapi. Menurut saya, wajar-wajar aja mbak kalau cuma bayar Rp.5000,-, daripada saya disuruh mbalik untuk nyuci mobil dulu.” (wawancara tanggal 16 Juli 2007 pukul 10.30 WIB).

Berdasarkan wawancara di atas, nampaknya masyarakat tidak mempermasalahkan adanya calo dan pungutan liar yang dilakukan oleh para petugas. Tarif retribusi yang ditetapkan oleh Keputusan Bupati nomor 180/1125/KEP/429.012/2002 sebenarnya tidak memberatkan masyarakat, karena tarif yang dikenakan tidak terlalu mahal. Begitu juga dengan Dishubpar yang tidak segera menindak para calo dan pungutan liar yang memberatkan masyarakat.

D. Analisis dan Interpretasi Data

1. Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang

a. Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor terhadap Dinas Perhubungan dan Pariwisata

Pengelolaan retribusi pengujian kendaraan bermotor mulai menjadi kewenangan pemerintah Kabupaten Malang mulai tahun 2002, yang semula merupakan urusan pemerintah propinsi Jawa Timur, dalam hal ini adalah Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur. Setelah menjadi kewenangan Kabupaten Malang, pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Pariwisata (Dishubpar). Hal tersebut sesuai dengan Keputusan Bupati Nomor 90 Tahun 2004 tentang Susunan Organsisasi dan Tata Kerja Dishubpar. Halim (2002, h. 19-20) mengemukakan bahwa,

Daerah berhak untuk memungut sumber-sumber penerimaan daerah seperti pajak daerah, retribusi daerah, hasil perusahaan milik daerah, dan lain-lain dan atau hak untuk menerima sumber-

sumber penerimaan lain seperti Dana Alokasi Umum dan Dana Alokasi Khusus sesuai peraturan yang ditetapkan.

Pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu pelayanan umum yang diberikan oleh Pemerintah Kabupaten Malang kepada masyarakat setempat. Sebagai imbalan, masyarakat dikenakan sejumlah biaya/ retribusi atas pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang diberikan oleh pemerintah. Pertumbuhan penduduk yang kian bertambah dari tahun ke tahun, berdampak pada peningkatan kebutuhan terhadap jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan. Tidak hanya kendaraan pribadi saja yang kian bertambah jumlahnya, tetapi kendaraan umum juga semakin memadati jalan. Bertambahnya jumlah kendaraan khususnya kendaraan wajib uji akan berdampak pada peningkatan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor. Kendaraan wajib uji sebagaimana dinyatakan pada pasal 1 Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 14 Tahun 2003 tentang Angkutan Jalan dan Pengujian Kendaraan Bermotor, adalah setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan umum yang dioperasikan di jalan.

Berdasarkan target yang ditetapkan oleh Dishubpar, realisasi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor selalu melebihi target yang telah ditetapkan. Sebagai dinas penghasil retribusi, tolok ukur keberhasilan (efektivitas) Dishubpar dalam memungut retribusi pengujian kendaraan bermotor perlu diketahui. Menurut Munir (2004, h. 70), produktivitas/efektivitas suatu organisasi publik dapat diukur dari sejauh mana target yang ditetapkan oleh organisasi dapat direalisasikan dengan baik. Untuk mengetahui tingkat efektivitas Dishubpar, dibawah ini disajikan perhitungan sebagai berikut:

Analisa Efektivitas

Tahun 2003

$$\text{Efektivitas Ret. PKB} = \frac{\text{Realisasi Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Target Penerimaan Ret. PKB}} \times 100 \%$$

$$= \frac{705.000.000}{700.000.000} \times 100 \%$$

$$= 100,7 \%$$

Tahun 2004

$$\text{Efektivitas Ret. PKB} = \frac{\text{Realisasi Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Target Penerimaan Ret. PKB}} \times 100 \%$$

$$= \frac{755.000.000}{750.000.000} \times 100 \%$$

$$= 100,7 \%$$

Tahun 2005

$$\text{Efektivitas Ret. PKB} = \frac{\text{Realisasi Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Target Penerimaan Ret. PKB}} \times 100 \%$$

$$= \frac{768.790.500}{750.000.000} \times 100 \%$$

$$= 102,5 \%$$

Tahun 2006

$$\text{Efektivitas Ret. PKB} = \frac{\text{Realisasi Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Target Penerimaan Ret. PKB}} \times 100 \%$$

$$= \frac{804.682.500}{800.000.000} \times 100 \%$$

$$= 100,6 \%$$

Berdasarkan Peraturan Mendagri nomor: 690.900-327 tahun 1994 tentang kriteria penilaian dan kinerja keuangan, bahwa: jika persentase pencapaian diatas 100%, maka dinas yang bersangkutan berjalan sangat efektif. Berdasarkan persentase yang dihasilkan diatas,

didapatkan bahwa tingkat efektivitas Dishubpar Kabupaten Malang dikategorikan sangat tinggi.

Selain mengukur tingkat keberhasilan dinas, perlu dihitung pula mengenai tingkat pertumbuhan dinas setiap tahun. Pertumbuhan dinas dapat diketahui dengan menggunakan rumus berikut:

$$r = \frac{P_n - P_o}{P_o} \times 100\%$$

Keterangan:

P_n : realisasi sektor tahun n

P_o : realisasi sektor pada tahun n-1

r : tingkat pertumbuhan

Tingkat pertumbuhan Dishubpar mulai dapat dihitung pada tahun 2004, hal ini dikarenakan retribusi pengujian kendaraan bermotor baru menjadi kewenangan pemerintah Kabupaten Malang pada pertengahan tahun 2002. Untuk mengetahui tingkat pertumbuhan Dishubpar, dibawah ini disajikan perhitungan sebagai berikut:

Tingkat pertumbuhan pada tahun 2004

$$\begin{aligned} r_{2004} &= \frac{P_n - P_o}{P_o} \times 100\% \\ &= \frac{P_{2004} - P_{2003}}{P_{2003}} \times 100\% \\ &= \frac{755.000.000 - 705.000.000}{705.000.000} \times 100\% \\ &= \frac{50.000.000}{705.000.000} \times 100\% \\ &= 7,1\% \end{aligned}$$

Tingkat pertumbuhan pada tahun 2005

$$r_{2005} = \frac{P_n - P_o}{P_o} \times 100\%$$

$$\begin{aligned}
 &= \frac{P_{2005} - P_{2004}}{P_{2004}} \times 100 \% \\
 &= \frac{768.790.500 - 755.000.000}{755.000.000} \times 100 \% \\
 &= \frac{13.790.500}{755.000.000} \times 100 \% \\
 &= 1,8 \%
 \end{aligned}$$

Tingkat pertumbuhan pada tahun 2006

$$\begin{aligned}
 r_{2006} &= \frac{P_n - P_o}{P_o} \times 100 \% \\
 &= \frac{P_{2006} - P_{2005}}{P_{2005}} \times 100 \% \\
 &= \frac{804.682.500 - 768.790.500}{768.790.500} \times 100 \% \\
 &= \frac{35.892.000}{768.790.500} \times 100 \% \\
 &= 4,7 \%
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, tingkat pertumbuhan Dishubpar pada tahun 2005 mengalami penurunan dari tahun 2004. Akan tetapi, pada tahun 2006, Dishubpar mampu meningkatkan kembali dari keterpurukan tersebut.

Retribusi pengujian kendaraan bermotor memberikan kontribusi terbesar daripada penerimaan lain yang dapat dikelola oleh Dishubpar Kabupaten Malang. Kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Dishubpar merupakan rasio antara retribusi pengujian kendaraan bermotor dalam satu tahun dengan keseluruhan penerimaan Dishubpar pada tahun yang sama. Pada tahun 2003, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Dishubpar sebesar Rp.705.000.000,00 atau

sebesar 69,9%. Pada tahun 2004, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor menjadi Rp.755.000.000,00 atau 69,8%. Pada tahun 2005, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor sebesar Rp.768.790.500,00 atau 69,1% dan tahun 2006, kontribusi yang dihasilkan oleh retribusi pengujian kendaraan bermotor sebesar Rp.804.682.500,00 atau 58%. Berikut disajikan perhitungan persentase kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Dishubpar Kabupaten Malang.

Analisa Kontribusi

Tahun 2003

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total Penerimaan Dinas}} \times 100 \% \\ &= \frac{705.000.000}{1.008.635.000} \times 100 \% \\ &= 69,9 \% \end{aligned}$$

Tahun 2004

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total Penerimaan Dinas}} \times 100 \% \\ &= \frac{755.000.000}{1.082.071.000,30} \times 100 \% \\ &= 69,8 \% \end{aligned}$$

Tahun 2005

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total Penerimaan Dinas}} \times 100 \% \\ &= \frac{768.790.500}{1.111.906.000,05} \times 100 \% \\ &= 69,1 \% \end{aligned}$$

Tahun 2006

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total Penerimaan Dinas}} \times 100 \% \\ &= \frac{804.682.500}{1.387.007.000,10} \times 100 \% \\ &= 58 \% \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil persentase yang didapatkan diatas, dapat diketahui kemampuan retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap penerimaan Dishubpar. Tim Peneliti Fisipol Universitas Gadjah Mada dan Litbang Depdagri yang dikutip oleh Munir (2004, h.149), memberikan kriteria untuk mengukur kemampuan keuangan suatu dinas. Jika rasio yang dihasilkan diatas 50,00% maka kontribusi retribusi terhadap dinas dikategorikan sangat baik. Berdasarkan persentase kontribusi diatas, didapatkan bahwa kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Dishubpar Kabupaten Malang sangat baik.

Meskipun realisasi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor selalu mencapai target yang ditetapkan, secara implisit kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor dari tahun 2003 sampai tahun 2006 terus mengalami penurunan. Hal ini disebabkan karena Dishubpar tidak melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor, seperti halnya upaya untuk memperkuat proses pemungutan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, diperoleh keterangan bahwa sampai bulan Juli 2007, program SIM yang telah diagendakan oleh Dishubpar pada tahun 2005 belum juga terealisasi. Melalui program SIM, database kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang dapat diketahui. Program SIM menyajikan data mengenai pemilik kendaraan sekaligus spesifikasi dan keterangan kendaraan wajib uji. Oleh karena itu, sampai saat ini Dishubpar masih mengalami kesulitan dalam mendata kendaraan uji di Kabupaten Malang. Kondisi seperti ini menyebabkan berkurangnya potensi retribusi pengujian kendaraan di Kabupaten Malang, kelemahan dalam membuat database akan

memberikan celah kepada wajib uji untuk tidak melakukan pengujian kendaraan bermotor. Misalnya seperti yang terjadi pada bulan Maret 2007, potensi retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang seharusnya berjumlah 6.488 kendaraan umum dan 11.635 kendaraan bukan umum. Namun, realisasi kendaraan yang melakukan uji hanya sejumlah 6.477 untuk kendaraan umum dan 11.601 kendaraan bukan umum. Kendaraan yang tidak melakukan pengujian kendaraan bermotor tidak segera dapat diketahui oleh petugas dikarenakan sistem pendataan yang ada masih dilakukan dengan cara sederhana/ manual. Untuk itulah dibutuhkan suatu upaya intensifikasi untuk memperkuat proses pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang. Sejauh ini, yang menjadi perhatian Dishubpar adalah bagaimana upaya untuk mewujudkan jasa transportasi yang handal, aman, lancar dan terjangkau oleh masyarakat, yang salah satunya dilakukan dengan upaya peningkatan kualitas SDM dan peningkatan sarana prasarana di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor. Sebagai dinas pemerintah, tujuan utama memang harus didasarkan pada pemberian pelayanan kepada masyarakat, mengingat bahwa salah satu tugas aparat pemerintah adalah sebagai pelayan publik. Akan tetapi, alangkah baiknya jika peningkatan pelayanan tersebut dibarengi dengan upaya peningkatan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor.

Selama ini, peningkatan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor dipengaruhi oleh banyaknya jumlah kendaraan yang melakukan numpang uji dan mutasi uji masuk ke wilayah Kabupaten Malang. Potensi ini seharusnya tidak diandalkan oleh Dishubpar karena numpang uji dan mutasi uji masuk hanya bersifat insidental, sehingga pada bulan-bulan tertentu, jumlah mereka bisa saja naik dan turun.

b. Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Retribusi Daerah

Salah satu indikator keberhasilan daerah dalam menyelenggarakan pemerintahan dapat dilihat secara nyata melalui

kemampuan keuangan daerah. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Kaho (2002, h.125) bahwa:

Daerah membutuhkan biaya atau uang, tanpa adanya biaya yang cukup, maka bukan saja tidak mungkin bagi daerah untuk menyelenggarakan tugas, kewajiban serta kewenangan yang ada padanya dalam mengatur dan mengurus rumah tangganya, tapi juga ciri pokok dan mendasar dari suatu daerah otonom menjadi hilang.

Jadi keuangan daerah yang cukup akan memungkinkan daerah untuk menyelenggarakan tugas, kewajiban serta kewenangan untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya.

Salah satu strategi untuk meningkatkan keuangan daerah adalah dengan cara pengoptimalisasian pemungutan retribusi daerah kepada masyarakat. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Mardiasmo (2004, h. 149) bahwa,

Pemerintah daerah sebaiknya tidak menambah pungutan yang bersifat pajak atau menambah jenis pajak baru. Jika mau menambah pungutan hendaknya yang bersifat retribusi, sedangkan pajak justru diupayakan sebagai *“the last effort”* saja. Bahkan, idealnya pungutan pajak yang dibayar masyarakat adalah pajak pusat saja.

Berdasarkan pendapat diatas, retribusi daerah merupakan salah satu sumber keuangan daerah selain dari sektor pajak daerah. Retribusi daerah bersifat tidak memberatkan masyarakat seperti halnya pajak daerah yang bersifat memaksa.

Kewenangan daerah untuk memungut retribusi daerah telah diatur dalam Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pajak dan Retribusi Daerah yang selanjutnya ditindaklanjuti oleh Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah. Berdasarkan aturan tersebut, daerah diberikan kewenangan untuk memungut 11 jenis pajak dan 28 jenis retribusi daerah. Penetapan jenis pajak dan retribusi ini didasarkan pada pertimbangan bahwa jenis pajak dan retribusi tersebut secara umum dipungut oleh hampir semua daerah dan merupakan jenis pungutan yang secara teoritis dan praktis merupakan pungutan yang baik. Selain itu, daerah juga diberikan kewenangan untuk memungut jenis pajak

(kecuali propinsi) dan retribusi lainnya sesuai kriteria-kriteria tertentu yang ditetapkan dalam undang-undang. Untuk Kabupaten Malang, pemerintah daerah dapat memungut 8 jenis pajak dan 20 jenis retribusi daerah.

Retribusi pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu sumber PAD yang dapat dipungut oleh Pemerintah Kabupaten Malang untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah. Davey (1988, h. 144) membagi dua fungsi retribusi daerah yang didasarkan pada prinsip-prinsip sebagai berikut:

1. Prinsip retribusi bawah biaya
Sasaran retribusi ini adalah masyarakat bawah dimana pengenaan tarif retribusi hanya untuk menutup biaya operasional. Sehingga fungsi yang melekat pada retribusi ini adalah fungsi pelayanan.
2. Prinsip retribusi atas biaya
Sasaran retribusi ini adalah golongan swasta, dimana retribusi ini khusus diperuntukkan bagi jenis retribusi jasa usaha dan perijinan tertentu. Fungsi yang melekat pada retribusi ini adalah fungsi anggaran.

Berdasarkan pendapat Davey diatas, sasaran retribusi pengujian kendaraan bermotor tidak lain adalah masyarakat bawah, sehingga fungsi yang melekat pada retribusi pengujian kendaraan bermotor adalah fungsi pelayanan. Pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor dimaksudkan untuk memberikan balas jasa dari pelayanan yang diberikan oleh pemerintah daerah.

Kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap retribusi daerah merupakan rasio antara penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor dengan penerimaan retribusi daerah secara keseluruhan dalam satu tahun. Pada tahun 2003, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap keseluruhan penerimaan retribusi daerah sebesar 6,7%. Sedangkan pada tahun 2004 sebesar 6,8%. Kemudian untuk tahun berikutnya, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor menurun hingga mencapai 4,3% dan tahun 2006 turun lagi menjadi 3,9%. Untuk mengetahui persentase kontribusi retribusi

pengujian kendaraan bermotor terhadap keseluruhan retribusi daerah Kabupaten Malang, berikut disajikan perhitungan seperti dibawah ini.

Analisa Kontribusi

Tahun 2003

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total Retribusi Daerah}} \times 100 \% \\ &= \frac{705.000.000}{10.553.883.036} \times 100 \% \\ &= 6,7 \% \end{aligned}$$

Tahun 2004

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total Retribusi Daerah}} \times 100 \% \\ &= \frac{755.000.000}{11.149.392.530} \times 100 \% \\ &= 6,8 \% \end{aligned}$$

Tahun 2005

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total Retribusi Daerah}} \times 100 \% \\ &= \frac{768.790.500}{17.765.874.696,60} \times 100 \% \\ &= 4,3 \% \end{aligned}$$

Tahun 2006

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total Retribusi Daerah}} \times 100 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} &= \frac{804.682.500}{20.842.042.480,59} \times 100 \% \\ &= 3,9 \% \end{aligned}$$

Berdasarkan Tim Peneliti Fisipol Universitas Gadjah Mada dan Litbang Depdagri yang dikutip oleh Munir (2004, h. 149), kontribusi yang berkisar antara 0,00% sampai dengan 10,00% menunjukkan kriteria sangat kurang. Sehingga kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap keseluruhan retribusi daerah Kabupaten Malang dapat dikategorikan sangat kurang.

c. Kontribusi Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah

Salah satu wujud desentralisasi fiskal adalah pemberian sumber-sumber penerimaan bagi daerah yang digali dan digunakan sendiri sesuai dengan potensinya masing-masing. Muluk (2003, h. 6) mengemukakan bahwa kemampuan daerah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat sangat bergantung pada kemampuan pendanaannya. Selanjutnya Muluk (2003, h. 6-8) mengkategorikan sumber-sumber PAD menjadi tiga jenis, meliputi:

- d. Pajak daerah,
- e. Pungutan biaya denda dan lisensi (retribusi)
- f. Penghasilan perusahaan daerah.

Retribusi daerah merupakan salah satu bentuk peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan otonomi daerah. Retribusi daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang penting untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah. Permasalahan yang dihadapi oleh Daerah pada umumnya dalam kaitan penggalian sumber-sumber retribusi daerah, yang merupakan salah satu komponen dari PAD, adalah belum memberikan kontribusi yang signifikan terhadap penerimaan daerah secara keseluruhan.

Ciri utama yang menunjukkan suatu daerah otonom mampu berotonomi yaitu terletak pada kemampuan keuangan daerah. Artinya,

daerah otonom harus memiliki kewenangan dan kemampuan untuk menggali sumber-sumber keuangan sendiri, mengelola dan menggunakan keuangan sendiri yang cukup memadai untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerahnya. Ketergantungan kepada bantuan pusat harus seminimal mungkin, sehingga PAD khususnya retribusi daerah harus menjadi bagian sumber keuangan, yang didukung oleh kebijakan perimbangan keuangan pusat dan daerah sebagai prasyarat mendasar dalam sistem pemerintahan negara.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, penyelenggaraan otonomi daerah akan dapat dilaksanakan dengan baik apabila didukung dengan sumber-sumber pembiayaan yang memadai. Sebagaimana yang diutarakan oleh Kaho (2002, h. 252) bahwa:

Keberhasilan penyelenggaraan otonomi daerah tidak dapat dilepaskan dari cukup tidaknya kemampuan daerah dalam bidang keuangan, karena kemampuan keuangan ini merupakan 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 efisien dan efektif dan dapat melaksanakan pelayanan dan pembangunan bagi masyarakatnya tanpa tersedianya dana untuk itu.

Potensi ekonomi daerah sangat menentukan dalam upaya untuk meningkatkan kemampuan keuangan daerah bagi penyelenggaraan rumah tangganya. Namun demikian, otonomi daerah dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia, bukan hanya semata diukur dari jumlah PAD yang dapat dicapai tetapi lebih dari itu yaitu sejauh mana retribusi daerah dapat berperan mengatur perekonomian masyarakat agar dapat bertumbuh kembang, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah.

Pendapatan Asli Daerah sebagai penopang utama pembangunan daerah di Kabupaten Malang pada Tahun 2004 justru kurang dari target yang diharapkan, dianggarkan sebesar Rp 43.504.733.000,00 hanya terealisasi sebesar Rp 37.985.901.865,52 atau 87,31% dari anggaran. Sedangkan Tahun 2005, target yang diharapkan telah memenuhi karena semula hanya dianggarkan sebesar Rp 50.394.817.000,00 dapat terealisasi

sebesar Rp 52.449.857.845,13 atau 104,08% dari anggaran. Tahun 2006, realisasi PAD mampu mencapai Rp. 68.298.045.508,10 dari target yang dianggarkan sebesar Rp. 58.478.510.000,00 atau sebesar 116,79%.

Kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap PAD merupakan rasio antara retribusi pengujian kendaraan bermotor dalam satu tahun terhadap keseluruhan PAD pada tahun yang sama. Semakin tinggi rasio yang diperoleh mengindikasikan semakin tinggi/ besarnya tingkat kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap PAD, perhitungan tersebut dilakukan dengan cara membandingkan antara realisasi retribusi pengujian kendaraan bermotor dengan realisasi PAD dikalikan 100%.

Pada tahun 2003, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap keseluruhan PAD sebesar 1,9%. Pada tahun 2004 sebesar 2% dan pada tahun-tahun berikutnya, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terus mengalami penurunan. Pada tahun 2005 menjadi 1,5% dan pada tahun 2006 turun lagi menjadi 1,2%. Berikut disajikan perhitungan kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah Kabupaten Malang.

Analisa Kontribusi

Tahun 2003

$$\begin{aligned} \text{Kontribusi Ret. PKB} &= \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total PAD}} \times 100 \% \\ &= \frac{705.000.000}{37.849.383.821,89} \times 100 \% \\ &= 1,9 \% \end{aligned}$$

Tahun 2004

$$\text{Kontribusi Ret. PKB} = \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total PAD}} \times 100 \%$$

$$= \frac{755.000.000}{37.985.901.865,52} \times 100 \% \\ = 2 \%$$

Tahun 2005

$$\text{Kontribusi Ret.PKB} = \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total PAD}} \times 100 \%$$

$$= \frac{768.790.500}{52.449.857.845,13} \times 100 \% \\ = 1,5 \%$$

Tahun 2006

$$\text{Kontribusi Ret. PKB} = \frac{\text{Penerimaan Ret. PKB}}{\text{Total PAD}} \times 100 \%$$

$$= \frac{804.682.500}{68.298.045.508,10} \times 100 \% \\ = 1,2 \%$$

Berdasarkan ukuran kemampuan keuangan daerah yang ditetapkan oleh tim Peneliti Fisipol Universitas Gadjah Mada dan Litbang Depdagri yang dikutip oleh Munir (2004, h. 149), bahwa rasio antara 0,00% sampai dengan 10,00% termasuk dalam kriteria sangat kurang. Berdasarkan hasil diatas, didapatkan bahwa kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap PAD Kabupaten Malang dapat dikategorikan sangat kurang.

2. Faktor Pendukung dan Penghambat Pemungutan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor di Kabupaten Malang

a. Faktor Pendukung

Dalam penyelenggaraan pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor tentu akan menemui banyak faktor yang mendukung dan menghambat proses pemungutan. Faktor yang mendukung proses pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor didasarkan pada dua hal, yaitu:

1). Memiliki dasar hukum yang kuat.

Laswell dan Kaplan yang dikutip oleh Islamy dalam Said, bahwa dalam menetapkan arah pembangunan, pemerintah harus memiliki suatu dasar kebijakan yang kuat. Kebijakan diartikan sebagai suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan praktek-praktek yang terarah. Kebijakan pada dasarnya mengandung asumsi2 mengenai apa yang dilakukan oleh pemerintah dan apa akibat yang bakal terjadi dari tindakan itu.

Kewenangan daerah untuk memungut pajak dan retribusi daerah telah diatur dalam Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 yang selanjutnya ditindaklanjuti dengan Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah. Dishubpar, sebagai dinas yang berwenang menyelenggarakan pengujian kendaraan bermotor, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan dan Pariwisata telah diatur dalam Keputusan Bupati Malang Nomor 90 Tahun 2004 dan kebijakan mengenai pengujian kendaraan bermotor telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2003 tentang Angkutan Jalan dan Pengujian Kendaraan Bermotor.

Dengan produk hukum tersebut, diharapkan tidak akan terjadi penyalahgunaan oleh pemerintah daerah sebagai penyelenggara pelayanan maupun dari masyarakat sebagai pemakai jasa. Disamping itu, dibutuhkan kerjasama antara kedua belah pihak untuk mensukseskan kebijakan pemerintah yang ada.

2). Adanya kerjasama dengan berbagai pihak.

Suatu organisasi tidak dapat berjalan secara efektif tanpa adanya kerjasama dengan beberapa pihak lain. Begitu pula dengan dinas pemerintah, dalam mewujudkan tujuan organisasi selalu membutuhkan banyak pihak yang saling menyokong kebutuhan mereka.

Dalam mewujudkan tugas, pokok dan fungsi, Dishubpar Kabupaten Malang melakukan kerjasama dengan berbagai pihak. Pihak yang sangat berperan dalam penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor tidak lain adalah pihak SAMSAT dan Satlantas. Dalam hal ini, SAMSAT merupakan instansi yang bertugas mengesahkan dan menerbitkan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang merupakan persyaratan bagi kendaraan baru, dan salah satu persyaratan bagi pengujian kendaraan bermotor tidak lain adalah melampirkan *fotocopy* STNK.

Kerjasama Dishubpar dengan pihak Satlantas dilakukan sebagai wujud untuk menciptakan keamanan dan ketertiban lalu lintas. Oleh karena itu, Polantas sebagai petugas lapangan dapat memberikan sanksi kepada pemilik kendaraan wajib uji yang tidak memasang tanda uji di bagian depan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) atau dengan kata lain pemilik kendaraan yang belum melakukan pengujian kendaraan bermotor. Hal ini dilakukan karena mengingat akan pentingnya pengujian kendaraan bermotor bagi keamanan, keselamatan dan kelestarian lingkungan. Dengan kesadaran masyarakat yang tinggi, diharapkan akan mengurangi tingkat kecelakaan di jalan raya sekaligus menciptakan lingkungan yang tertib dan bersih.

b. Faktor Penghambat

Faktor penghambat proses pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor disebabkan oleh tiga hal sebagai berikut:

1). Fasilitas yang kurang memadai di UPTD PKB Karanglo.

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang ditempatkan di dua lokasi yaitu di UPTD PKB Talangagung dan UPTD PKB Karanglo. UPTD PKB Talangagung khusus melayani masyarakat Kabupaten Malang bagian selatan, sedangkan UPTD PKB Karanglo dioperasikan oleh tiga pemerintahan, yaitu Kabupaten Malang, Kota Malang dan Kota Batu. Karena dioperasikan secara bersamaan oleh tiga pemerintahan, UPTD PKB Karanglo menjadi kurang kondusif untuk kenyamanan kerja. Disamping karena banyaknya personil yang ada, tempat kerja yang tersedia kurang mendukung. Berkaitan dengan pelayanan pengujian kendaraan bermotor, fasilitas yang tersedia di UPTD PKB Karanglo juga kurang memadai. Lain halnya dengan UPTD PKB Talangagung, lingkungan kerja yang ada sangat kondusif dan fasilitas yang tersedia sangat mencukupi kebutuhan.

2). Kesulitan dalam melakukan kontrol terhadap kendaraan wajib uji.

Berdasarkan LAKIP 2005, rencana pengadaan Sistem Informasi Manajemen (SIM) bagi pengujian kendaraan bermotor telah direalisasikan dengan pembelian seperangkat komputer dan pemrograman SIM. Namun, sampai pertengahan tahun 2007 nampaknya program tersebut belum dapat direalisasikan sebagaimana mestinya. Padahal dengan program SIM Dishubpar akan memperoleh banyak keuntungan, misalnya kemudahan dalam melakukan kontrol terhadap kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang. Selain itu, dengan program SIM Dishubpar akan terhubung dengan banyak instansi yang berkaitan di seluruh Indonesia. Sehingga dengan jaringan yang luas dengan pihak luar akan memudahkan bagi Dishubpar untuk melakukan pengidentifikasian terhadap kendaraan numpang uji dan mutasi uji masuk maupun keluar. Hal ini sangat bermanfaat bagi Dishubpar untuk mengetahui secara pasti potensi yang ada di Kabupaten Malang yang nantinya dapat digunakan untuk menetapkan target penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor. Selama ini, proses pendataan

kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang dilakukan dengan cara sederhana atau manual, sehingga Dishubpar mengalami kesulitan dalam menetapkan potensi retribusi pengujian kendaraan bermotor.

3). Banyak terdapat pungutan liar dan calo.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet, truk dan *pick up*, didapatkan keterangan bahwa petugas UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor banyak yang melakukan praktik pungutan liar kepada masyarakat. Hal ini tentu saja menyalahi sistem dan prosedur yang ada karena pungutan liar yang dikenakan kepada masyarakat menyebabkan biaya ekonomi tinggi yang akhirnya akan merugikan masyarakat. Tarif retribusi pengujian kendaraan bermotor telah ditetapkan dalam Keputusan Bupati nomor 180/1125/KEP/429.012/2002, yang notabene besar pemungutan telah disesuaikan dengan kondisi masyarakat. Adapun biaya yang dikenakan pada mobil penumpang umum (mikrolet, dll) rata-rata berkisar mulai Rp.18.500,00 sampai dengan Rp.53.000,00 tidak termasuk pengenaan denda. Jika melalui calo, biaya yang dikenakan dapat mencapai Rp 100.000,00 sampai dengan Rp.170.000,00. Untuk mobil barang (truk,dll), biaya yang dikenakan rata-rata mulai dari Rp.19.000,00 sampai dengan Rp.53.500,00 tidak termasuk pengenaan denda. Padahal jika melalui calo, pengenaan biaya retribusi pengujian kendaraan bermotor mencapai Rp.75.000,00 sampai dengan Rp.90.000,00.

Hal ini tentu saja memberatkan masyarakat, karena dengan pungutan liar dan calo pada pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor menyebabkan *high cost economy*. Tindak kecurangan ini sepertinya telah diketahui oleh masyarakat umum dan Dishubpar. Namun, sampai saat ini, nampaknya belum dilakukan tindak pencegahan baik dari masyarakat umum maupun Dishubpar. Padahal tidak sedikit dari mereka yang mengeluh akan tingginya biaya retribusi pengujian kendaraan bermotor. Hal ini tentu saja sangat menyalahi sistem dan prosedur yang ada. Untuk memudahkan dalam membaca

faktor-faktor yang mempengaruhi pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor, berikut disajikan dalam tabel 19 dibawah ini.

Tabel 19
Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Pemungutan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor

No	Faktor Pendukung	Faktor Penghambat
1	Memiliki dasar hukum yang kuat.	Fasilitas yang kurang memadai di UPTD PKB Karanglo.
2	Adanya kerjasama dengan instansi lain yang terkait dengan Pengujian Kendaraan Bermotor.	Kesulitan dalam melakukan kontrol terhadap kendaraan wajib uji karena belum lengkapnya database yang tersedia.
3	-	Banyaknya pungutan liar dan calo yang mengiringi pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan yang ringkas sebagai rangkuman atas keseluruhan kajian sebagai berikut:

1. Otonomi daerah dilaksanakan dengan memberikan kewenangan yang seluas-luasnya, nyata, dan bertanggung jawab. Untuk menyelenggarakan pemerintahan daerah dibutuhkan keuangan yang memadai untuk membiayai pembangunan, dan sumber pendapatan paling efektif adalah yang berasal dari masyarakat setempat yaitu retribusi daerah.
2. Salah satu sasaran Dishubpar Kabupaten Malang yang terkandung dalam visi dan misi organisasi adalah mewujudkan jasa transportasi yang handal, aman, lancar dan terjangkau oleh masyarakat. Tujuan tersebut diwujudkan dalam bentuk pemberian pelayanan pengujian kendaraan bermotor kepada masyarakat.
3. Pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu pelayanan umum yang diberikan oleh Pemerintah Kabupaten Malang kepada masyarakat setempat dengan tujuan menentukan kendaraan yang layak dan laik jalan. Pelayanan ini dilakukan di UPTD PKB yang berlokasi di dua tempat yaitu UPTD PKB Talangagung dan UPTD PKB Karanglo. Pelayanan ini semula menjadi kewenangan pemerintah pusat, dalam hal ini adalah Propinsi Jawa Timur. Namun, setelah pelaksanaan otonomi daerah pada tahun 2002, kewenangan tersebut dilimpahkan ke pemerintah daerah Kabupaten Malang. Sebagai konsekuensinya pemerintah daerah mendapatkan suatu balas jasa berupa retribusi dari masyarakat yang digunakan untuk membiayai rumah tangga daerah.
4. Penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor mengalami peningkatan sepanjang tahun. Realisasi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor selalu melebihi target yang telah ditetapkan oleh Dishubpar. Hal ini

disebabkan karena terjadi peningkatan terhadap jumlah kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang.

5. Kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap penerimaan dinas termasuk dalam kriteria sangat baik karena persentase kontribusi yang dihasilkan diatas 50%. Pada tahun 2003 sebesar 69,9%, pada tahun 2004 sebesar 69,8%, pada tahun 2005 sebesar 69,1% dan tahun 2006 sebesar 58%. Namun, kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap pendapatan Dishubpar terus mengalami penurunan sejak tahun 2003 sampai dengan tahun 2006.
6. Kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap retribusi daerah dan PAD dirasakan sangat kecil (kurang signifikan). Hal ini dikarenakan dari pihak Dishubpar tidak mengupayakan peningkatan pendapatan retribusi PKB melalui upaya intensifikasi (peningkatan proses pemungutan). Dishubpar cenderung untuk pasif dan hanya mengandalkan banyaknya kendaraan numpang uji dan mutasi uji yang masuk ke Kabupaten Malang.
7. Salah satu upaya untuk meningkatkan kualitas pelayanan dilakukan dengan pengadaan Sistem Informasi Manajemen (SIM) bagi pengujian kendaraan bermotor. Namun, hingga pertengahan tahun 2007, program tersebut ternyata belum dapat dilaksanakan.
8. Banyak kendala yang dihadapi oleh dinas dalam melakukan pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor, diantaranya adalah:
 - a. Fasilitas/peralatan yang kurang memadai untuk UPTD PKB Karanglo
 - b. Kesulitan dalam melakukan kontrol terhadap kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang
 - c. Banyak terdapat pungutan liar dan calo dalam proses pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor.
9. Sedangkan faktor-faktor yang mendukung pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor diantaranya adalah:
 - a. Memiliki dasar hukum yang kuat yaitu Perda Kabupaten Malang Nomor 14 Tahun 2003 tentang Angkutan Jalan dan Pengujian Kendaraan Bermotor dan Keputusan Bupati nomor 90 Tahun 2004 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dishubpar Kabupaten Malang.

- b. Adanya kerjasama dengan berbagai pihak seperti SAMSAT dan Satlantas. Kerjasama tersebut mengenai penerbitan STNK oleh SAMSAT, dimana STNK merupakan salah satu persyaratan pengujian kendaraan bermotor. Dengan pihak Satlantas, kerjasama tersebut berupa pemberian sanksi terhadap pengemudi kendaraan yang tidak memasang tanda uji pada bagian depan TNKB.

B. Saran

Berdasarkan pembahasan di atas, saran yang dapat direkomendasikan oleh peneliti berkaitan dengan penelitian ini adalah:

1. Dishubpar perlu melakukan upaya peningkatan penerimaan retribusi kendaraan bermotor melalui upaya intensifikasi. Adapun upaya intensifikasi yang dapat dilakukan adalah:
 - a. Memperluas basis penerimaan, misalnya:
 - 1). Pengidentifikasian wajib uji baru melalui kerjasama dengan pihak SAMSAT.
 - 2). Pendataan terhadap wajib retribusi di Kabupaten Malang dengan operasi dadakan dan berkala di jalan raya dan di daerah.
 - 3). Memperbaiki basis data wajib retribusi melalui realisasi program SIM yang memiliki jaringan luas dengan instansi yang terkait dengan pengujian kendaraan bermotor di seluruh Indonesia. Sehingga dapat diketahui kendaraan yang numpang uji dan mutasi uji ke wilayah lain.
 - 4). Melakukan operasi secara dadakan dan berkala di jalan raya dengan tujuan memberikan sanksi terhadap para penunggak retribusi.
 2. Dishubpar perlu menindak para calo yang menyebabkan *high cost economy* melalui:
 - a. Pengujian kendaraan bermotor harus dilakukan sendiri oleh pemilik kendaraan atau pihak keluarga yang berkaitan, sehingga persyaratan uji berkala perlu ditambah dengan *fotocopy* kartu keluarga.
 - b. Dishubpar memiliki data sidik jari pemilik kendaraan untuk menghindari para calo. Sehingga Dishubpar harus memiliki alat deteksi sidik jari pada loket pembayaran retribusi pengujian kendaraan bermotor.

- c. Dibutuhkan kesadaran dari masyarakat untuk melakukan prosedur yang telah ditentukan oleh Dishubpar. Oleh karena itu, Dishubpar perlu melakukan sosialisasi kepada masyarakat.
3. Dishubpar perlu menindak dengan tegas para petugas yang melakukan praktik pungutan liar melalui:
 - a. Perbaiki sistem dan prosedur yang ada.
 - b. Memperketat pengawasan dari pihak Dishubpar terhadap para petugas lapangan.
 - c. Pemberian insentif bagi para petugas lapangan disamping gaji pokok yang diberikan dengan catatan apabila petugas melakukan pelanggaran akan dihentikan atau dipindahkan ke bagian lain.
4. Dishubpar perlu meningkatkan pelayanan dengan cara menambah fasilitas/peralatan pengujian kendaraan bermotor berupa penambahan alat uji mekanis dan penyediaan tempat uji yang memadai bagi UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor di Karanglo.
5. Dishubpar perlu melakukan sosialisasi kepada masyarakat akan pentingnya pengujian kendaraan bermotor bagi keamanan, kenyamanan pengendara dan kelestarian lingkungan hidup. Dengan harapan bahwa dengan kesadaran masyarakat yang tinggi untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor akan meningkatkan penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2002. *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*. Edisi V. Jakarta: PT. Rineka Cipta
- Basri dan Subri. 2003. *Keuangan Negara dan Analisis Kebijakan Utang Luar Negeri*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Davey, K. 1992. *Pembiayaan Pemerintahan Daerah*. Terjemahan Amanullah. Jakarta: penerbit UI
- Devas, N, et.al, 1992, *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*. Terjemahan Amanullah. Jakarta: Penerbit UI
- Elmi, B. 2002. *Keuangan Pemerintah Daerah Otonom Di Indonesia*. Jakarta: UI Press.
- Halim, A. 2002. *Akuntansi Sektor Publik Akuntansi Keuangan Daerah*. Jakarta: Salemba Empat.
- , 2004. *Bunga Rampai Manajemen Keuangan Daerah ed. revisi*. Yogyakarta: UPP AMP YPKN.
- Ichsan, M. 1997. *Pengelolaan dan Penyusunan APBD*. Malang: Brawijaya University
- Kaho, J.R. 2002. *Prospek Otonomi Daerah Di Negara Republik Indonesia*. Jakarta: PT Grafindo Persada.
- Prakosa, K. B. 2003. *Pajak dan Retribusi Daerah*. Yogyakarta: UII Press.
- Said, A. 2007. *Kebijakan Publik*. Modul Mata Kuliah Kebijakan Publik Fakultas Ilmu Administrasi. Malang
- Supriatna, T. 1996. *Sistem Administrasi Pemerintahan di Daerah*. Jakarta: Bumi Aksara
- Soekarwo. 2005. *Hukum Pengelolaan Keuangan Daerah Berdasarkan Prinsip-prinsip Good Financial Governance*. Cetakan Pertama. Surabaya: Airlangga University Press
- Mardiasmo. 2004. *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Munir, Djuanda dan Tangkilisan. 2004. *Kebijakan & Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta: YPAPI.
- Nazir, M. 2005. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia

Poedjono, A. 2000. *Hurub Hambangun Praja, Menyongsong Otonomi Daerah*. Upaya meningkatkan PAD. Blitar: Humas Kabupaten Blitar.

Siahaan, M. P. 2005. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Singarimbun, Masri. 1995. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: PT. Pustaka LP3ES

Suparmoko. 2002. *Ekonomi Publik Untuk Keuangan Dan Pembangunan Daerah*. Yogyakarta: Andi Offset.

Wayong, J. 1995. *Administrasi Keuangan Daerah*. Jakarta: Ichtiar.

Yani, A. 2002. *Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dan Daerah Di Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Jurnal:

Muluk, M.R.K. 2003. *Desentralisasi fiskal*. Cakupan finansial pemerintahan daerah. 2 (2): 6-8

Perundang-undangan:

Undang-undang Dasar 1945

Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah

Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 14 Tahun 2003 tentang Angkutan Jalan dan Pengujian Kendaraan Bermotor

Internet:

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Malang

<http://pilkada.golkar.or.id/index.php?action=view&pid=kota&idk=348>

<http://www.eastjava.com/books/malang/html/history.html>

<http://www.kabmalang.go.id/Bapekab/index.cfm?id=poldas.htm>

PEDOMAN WAWANCARA

1. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh Dinas untuk meningkatkan pendapatan retribusi PKB?
2. Bagaimana dengan sarana dan prasarana yang ada sekarang apakah telah mencukupi kebutuhan Dinas dalam upaya peningkatan retribusi PKB?
3. Bagaimana mekanisme pemungutan retribusi pengujian kendaraan bermotor sampai ke kas daerah?
4. Apakah ada upaya dari Dinas untuk melakukan sosialisasi akan pentingnya melakukan pengujian kendaraan bermotor kepada masyarakat?
5. Apakah ada upaya dari dinas untuk melakukan pengawasan terhadap para pegawai maupun terhadap administratif keuangan?
6. Bagaimana wujud koordinasi yang terjalin antara Dinas dengan pihak Samsat dalam hal pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor?
7. Bagaimana potensi mutasi uji masuk dan numpang uji di Dishubpar Kabupaten Malang?
8. Bagaimana cara Dinas melakukan kontrol terhadap kendaraan wajib uji di Kabupaten Malang?
9. Apakah sanksi yang dikenakan masyarakat jika tidak melakukan pengujian kendaraan bermotor?
10. Berapakah besar target dan realisasi penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten Malang?
11. Berapakah besar kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Dishubpar?
12. Berapakah besar kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap Retribusi Daerah?
13. Berapakah besar kontribusi retribusi pengujian kendaraan bermotor terhadap PAD Kabupaten Malang?

CURRICULUM VITAE

I. IDENTITAS PRIBADI

Nama : Husnul Hidayah, S.AP.
 Alamat : Bae Rt 04/II Bae Kudus 59352
 Tempat, Tanggal Lahir : Kudus, 29 Juli 1985
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Status : Belum Menikah
 Agama : Islam
 No. HP : 081 333 54 68 69
 E-mail : nakahita@yahoo.com
 Friendster : husnul_hidayah85@yahoo.co.id
 Tinggi/ Berat Badan : 157 cm/ 45 kg
 Golongan Darah : B
 Hobi : Membaca

II. PENDIDIKAN

2003 – 2007 : Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya Malang
 2000 – 2003 : SMU Negeri 1 Kudus
 1997 – 2000 : SMP Negeri 1 Kudus
 1991 – 1997 : SD Negeri 3 Dema'an Kudus



