

ANALISIS POTENSI PENERIMAAN PENDAPATAN ASLI DAERAH DARI RETRIBUSI KIER TAKSI GELAP DI KABUPATEN MIMIK

Urbanus Fangohoi¹⁾ Stepanus Sandy²⁾

Program Studi Ekonomi Pembangunan

Email:urbanusfangohoi@gmail.com

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Jambatan Bulan Timika

Email: stie@stiejb.ac.id

Abstrack

The purpose of this research is to determine the potential revenue of the Taxicab Kier Test in Mimika Regency and to determine the contribution of the TaxiCab Kier Test to PAD Mimika Regency. The data collection techniques used in this study were observation, interviews, documentation and literature study. The analysis used in this research is to conduct an analysis of the potential revenue of local revenue from the Kier Taxicab levies. The results of this study indicate that the testing of motorized vehicles against taxiscabs operating in the City of Timika has the potential to increase local revenue or increase fees from motorized vehicle testing.

Keywords; Original Local Revenue, Retribution, and Kier

PENDAHULUAN

Dalam upaya pembangunan daerah yang merata dalam segala aspek kehidupan masyarakat maka setiap daerah di Indonesia diberikan hak untuk melakukan otonomi daerah dengan memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab yang dapat menjamin perkembangan dan pembangunan daerah. Pemberian kewenangan dimaksud dilaksanakan secara profesional yang diwujudkan dengan pengaturan, pembagian dan pemanfaatan sumber daya nasional yang berkeadilan serta perimbangan keuangan pusat dan daerah. Maksud dari pemberian otonomi adalah untuk

pembangunan dalam arti luas yang meliputi segala segi kehidupan, dimana dalam pelaksanaannya sesuai dengan prinsip-prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan, keadilan, potensi dan keanekaragaman daerah dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Jadi otonomi daerah merupakan sarana untuk meningkatkan pelayanan dan kesejahteraan masyarakat yang semakin baik.

Kewenangan pemerintahan daerah yang sangat penting dalam menunjang perkembangan pembangunan daerah adalah menyangkut keuangan daerah. Unsur pokok keuangan daerah

tidak terlepas dari pendapatan daerah baik yang berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), dana perimbangan, dan pendapatan lain yang sah. Pendapatan daerah yang dikelolah oleh daerah sepenuhnya adalah Pendapatan Asli Daerah (PAD). PAD merupakan pendapatan.

Harits (1995:82) mengatakan bahwa retribusi adalah suatu pungutan sebagai pembayaran untuk jasa oleh negara secara langsung diberikan kepada yang berkepentingan pelaksanaan pungutan retribusi daerah pada kontraprestasi (balas jasa) sehingga pembayarannya dapat dilakukan berulang kali. Siapa yang menikmati jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah dapat dikenakan retribusi, hasil penelitiannya menunjukkan variabel kompotensi, kreatifitas dan presepsi administrator berpengaruh terhadap efektifitas penerimaan retribusi daerah. Menurut Kaho (1997:152), retribusi daerah diartikan sebagai pungutan daerah sebagai pembayaran, pemakaian atas jasa pekerjaan, usaha daerah secara langsung maupun tidak langsung.

Berdasarkan data dari Dinas Pendapatan Daerah Kabupaten Mimika besarnya pendapatan asli daerah tahun 2018 yaitu sebesar Rp 338.016.532.373,35 di mana yang bersumber dari retribusi daerah sebesar Rp 16.892.196.969,- dan lebih khususnya untuk retribusi pengujian kendaraan bermotor sebesar Rp 581.818.000,-.

Pendapatan asli daerah yang bersumber dari retribusi pengujian kendaraan bermotor sangat berpotensi untuk dikembangkan oleh Pemerintah. Daerah Kabupaten Mimika salah satunya pada taksi berplat hitam. Perkembangan keberadaan angkutan informal jenis ini cukup pesat di Kabupaten Mimika dan sekitarnya. kurangnya pelayanan angkutan umum yang tersedia mendorong munculnya angkutan umum alternatif dengan pelayanan yang lebih baik sehingga mengakibatkan peng-gunaan angkutan informal (taksi gelap) tersebut menjadi populer di Kabupaten Mimika Angkutan informal ini sendiri mempunyai karakteristik pelayanan yang berbeda dengan angkutan umum lainnya, karena memiliki pelayanan dari pintu ke pintu dan daya jelajah yang cukup tinggi sehingga dapat masuk ke kota dan pelosok yang tidak bisa dilewati oleh angkutan umum lainnya. Dengan kata lain angkutan informal tersebut dapat memberikan pelayanan trasportasi yang lebih di-bandangkan dengan angkutan umum lainnya. Dalam hal ini faktor kemudahan merupakan kelebihan dari pelayanan angkutan informal tersebut dilihat dari sisi keleluasaanya dalam hal waktu, rute pelayanan dan tempat pemberhentian.

Seiring perkembangan kebutuhan akan layanan transportasi bagi masyarakat maka jenis transportsasi taksi gelap terus berkembang namun taksi-taksi tersebut belum dikenakan retribusi pengujian kendaraan

bermotor sehingga sangat berpotensi untuk dijadikan objek retribusi bagi pemerintah daerah. Berdasarkan data yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika jumlah

kendaraan taksi gelap sesuai pangkalannya di Kota Timika sebanyak 207 unit kendaraan sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 1.
Daftar Pangkalan dan Jumlah Taksi Gelap di Kota Timika

No	Nama Pangkalan	Tempat Pangkalan	Jumlah Taksi Rental
1	Tower	Jln. Belibis	18 Unit
2	Mac Rental	Jln. Cendrawasih	6 Unit
3	Rental 66	Jln. Cendrawasih	12 Unit
4	Segitiga Emas SP2	Jln. Cendrawasih	8 Unit
5	Galaxi	Jln. Cendrawasih	21 Unit
6	Kasuari PasarLama	Jln Yos Sudarso	24 Unit
7	Jayanti	Jln. Yos Sudarso	2 Unit
8	SP2 Jalur 3	Jln. Cendrawasih	11 Unit
9	Rental Pin Seluler	Jln. Bhayangkara	20 Unit
10	Galang S. Horison	Jln. Hasanudin	18 Unit
11	Cendrawasih	Jln. Belibis	40 Unit
12	Abadi	Jln. Bhayangkara	15 Unit
13	Harwana	Jln. Yos Sudarsom (RSUD)	12 Unit
Jumlah			207Unit

Sumber: Data Diolah, 2019

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui potensi penerimaan Uji Kier Taksi Gelap di Kabupaten Mimika dan Untuk mengetahui kontribusi Uji Kier Taksi Gelap terhadap PAD Kabupaten Mimika.

badan kepada daerah tanpa imbalan langsung.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah membagi Sumber Pendapatan Daerah terdiri atas:

- a. Pajak Daerah
- b. Retribusi Daerah
- c. Hasil pengelolahan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan
- d. Lain-lain PAD Yang Sah

TINJAUAN PUSTAKA

Sumber Pendapatan Daerah

Berdasarkan pasal 3 Bab III UU No 25 1999 dinyatakan bahwa sumber penerimaan daerah dalam pelaksanaan disentralisasi adalah dari pendapatan asli daerah, dana perimbangan, pinjaman daerah-daerah lain penerimaan daerah yang sah.

Menurut Suparmoko (2002: 61) pajak daerah adalah iuran yang dapat dipaksakan yang dilakukan oleh orang pribadi atau

Konsep Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Menurut Ritonga (Tuttu, 2017: 9) Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah semua penerimaan daerah yang berasal dari sumber ekonomi daerah asli. PAD terdiri atas pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan ke-

kayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain PAD yang sah.

Menurut Dewi (Tutu, 2017: 10) PAD merupakan pendapatan daerah yang bersumber dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan daerah yang sah, yang bertujuan memberikan keleluasan kepada daerah dalam menggali pendanaan dalam pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi.

Retribusi

Suparmoko (2000) menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan retribusi daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian ijin tertentu yang khusus disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Jadi dalam hal retribusi daerah balas jasa dari adanya retribusi daerah tersebut langsung dapat ditunjuk.

Menurut prakoso (2005: 47) dasar pembebanan retribusi adalah *cost recovery*. Pembebanan besarnya retribusi yang dikenakan terhadap suatu jasa layanan biasanya melalui kebijakan yang diputuskan pemerintah daerah. Kebijakan penentuan besarnya retribusi ini dapat kurang atau lebih *full-costnya*. Hal yang perlu diperimbangkan dalam penentuan pembebanan besarnya retribusi ini dengan melihat kontribusi penerimaan pelayanan terhadap penerimaan umum. Dalam

merumuskan kebijakan pembabatan retribusi masalah utama yang perlu dipecahan adalah mengkalkulasi *fullcost* dari pelayanan tersebut.

Berdasarkan beberapa pengertian retribusi diatas, maka dapat dirumuskan ciri-ciri pokok retribusi daerah adalah:

- a. Retribusi dipungut oleh daerah
- b. Dalam pungutan retribusi terdapat prestasi yang diberikan dan langsng dapat ditunjuk;
- c. Retribusi dikenakan pada siapa saja yang memanfaatkan jasa yang disediakan daerah.

Menurut prakoso (2005: 47) dasar pembebanan retribusi adalah *cost recovery*. Pembebanan besarnya retribusi yang dikenakan terhadap suatu jasa layanan biasanya melalui kebijakan yang diputuskan pemerintah daerah. Kebijakan penentuan besarnya retribusi ini dapat kurang atau lebih *fullcostnya*. Hal yang perlu diperimbangkan dalam penentuan pembebanan besarnya retribusi ini dengan melihat kontribusi penerimaan pelayanan terhadap penerimaan umum. Dalam merumuskan kebijakan pembabatan retribusi masalah utama yang perlu dipecahan adalah mengkalkulasi *fullcost* dari pelayanan tersebut.

Pengertian Transportasi

Transportasi atau transport diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke

tempat tujuan. Tempat asal dapat merupakan daerah produksi, dan tempat tujuan adalah daerah konsumen (pasar). Tempat asal dapat pula merupakan daerah perumahan (pemukiman), sedangkan tempat tujuannya adalah tempat bekerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar toko, pusat perbelanjaan, hotel, pelabuhan, bandar udara dan masih banyak sekali yang lainnya, ataupun alam arah sebaliknya, yaitu tempat tujuan merupakan tempat asal dan tempat asal merupakan tempat tujuan.

Peran Transportasi adalah kehidupan manusia, perekonomian dan pembangunan semakin penting, dicerminkan oleh digunakannya sarana angkutan moderen yang berkecepatan tinggi dan berkapasitas muat besar.

Transportasi mempunyai peranan penting dan semakin bertambah penting dan semakin sejak zaman primitif sampai zaman moderen sekarang ini, oleh karena itu dapat dikatakan bahwa transportasi itu setua peradaban manusia, setua dengan keberadaan manusia di dunia (Schumer, 1968: 9).

Fungsi Utama Transportasi

Nasution (1996: 103) menyatakan sebagai penunjang (*servicing facility*) Sebagai pendorong atau pendukung (*promoting facility*). Pertama Transportasi berfungsi sebagai penunjang (*servicing facility*) dimaksudkan jasa Transportasi itu melayani pengembangan kegiatan

sektor-sektor lain yaitu sektor pertanian, industri, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi dan lainnya. Contoh pembangunan prasarana jalan yang mulus dan tersedianya sarana angkutan yang cukup, akan dimanfaatkan untuk mengangkut berbagai komoditas hasil pertanian dari daerah pedesaan ke pasar-pasar diperkotaan secara lancar dan tepat waktu sampai kepada konsumen, sehingga harganya tinggi, hal ini menguntungkan pihak pedagang dan petani produsen, selanjutnya petani produsen akan meningkatkan produksinya, dan pedagang akan bertambah besar volume kegiatanya.

Jelaslah bahwa pembangunan prasarana dan sarana transportasi akan menunjang pengembangan kegiatan sektor pertanian dan sektor perdagangan. Contoh lain transportasi mengangkut bahan baku dari sumber bahan baku, dikirim kelokasi pabrik /industry, setelah diolah menjadi produk akhir didistribusikan keberbagai daerah pemasaran, maka dapat dikatakan bahwa jasa transportasi menunjang pengembangan kegiatan sektor industry. Demikian pula dalam sektor pendidikan dan sektor kesehatan tersedianya prasarana jalan menuju kedaerah-daerah pedesaan maka pelayanan pendidikan dan kesehatan dapat dilaksanakan keseluruh daerah pedesaan yang tersebar diseluruh wilayah tanah air. Jasa transportasi dapat menunjang pengembangan kegiatan sektor

pariwisata dan sektor transmigrasi, melalui pelayanan pengangkutan pariwisata menuju keadaan dari objek wisata, serta pengangkutan para transmigran dari daerah asalnya menuju daerah transmigrasi.

Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Pasal 53, UU. No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, Kegiatan pemeriksaan dan pengkajian fisik kendaraan bermotor dapat dilaksanakan oleh

- a. Unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota
- b. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari pemerintah
- c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari pemerintah.

Pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian berkala kendaraan bermotor dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, sebagai bukti legitimasi dari pengujian berkala ini adalah berupa buku uji dan tanda lulus uji berkala.

Pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor dimaksud untuk memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan, melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran

yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan, memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Peralatan Pengujian

Peralatan pengujian lengkap meliputi:

- a. Alat uji suspensi roda (*pit wheel suspension tester*) dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan.
- b. Alat uji Rem
- c. Alat uji lampu utama
- d. Alat Uji Spedometer
- e. Alat Uji Emisi gas buang meliputi alat uji karbon monoksida (CO) hidro karbon (HC) dan ketebalan asap gas buang.
- f. Alat pengukur berat
- g. Alat uji kincup roda depan (*side slip tester*)
- h. Alat pengukur tingkat suara (*sound level meter*)
- i. Alat pengukur dimensi
- j. Alat pengukur tekanan udara
- k. Alat uji kaca
- l. Kompresor udara
- m. Generator set
- n. Peralatan bantu

Buku Uji Dan Tanda Uji Berkala Serta Tanda Samping

Setiap mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, kereta tempelan, kendaraan khusus serta kendaraan umum yang dinyatakan lulus uji berkala, diberikan tanda bukti lulus uji berkala berupa buku uji dan tanda uji berkala sebagai mana dimaksud harus memenuhi unsur-unsur pengamanan.

Buku uji sebagai mana dimaksud sekurang-kurangnya berisi data mengenai:

- a. Nomor uji kendaraan
- b. Nama pemilik
- c. Alamat pemilik
- d. Merek / tipe
- e. Jenis
- f. Tahun pembuatan atau perakitan
- g. Isi selinder
- h. Daya motor penggerak
- i. Nomor rangka lamdasan kendaraan bermotor
- j. Nomor motor penggerak /mesin
- k. Berat kosong kendaraan
- l. Jumlah berat yang diperbolekan / jumlah berat kombinasi yang diperbolekan untuk mobil barang dan mobil bus
- m. Jumlah berat yang diisinkan / jumlah berat kombinasi yang diisinkan untuk mobil barang dan mobil bus
- n. konfigurasi sumbu roda
- o. ukuran ban teringan
- p. Kelas jalan terendah yang boleh dilalui
- q. Ukuran utama kendaraan
- r. daya angkut
- s. Masa berlakunya
- t. Bahan bakar yang digunakan
- u. Kode wilayah pengujian

Tanda uji berkala terbuat dari plat seng tahan karat dengan warna dasar sesuai dengan warna asli plat yang dirancang khusus sebagai tanda uji berkala kendaraan bermotor dengan ukuran panjang 60mm dan lebar 60mm, berlogo perhubungan dengan warna biru dan kuning dicetak pres dan diberi dua lubang

untuk memasang kawat pengikat tahan karat dan segel, pada bagian blakang tanda uji berkala berisi tulisan perusahaan pembuat tanda uji berkala serta logonya.

Tanda uji berkala di pasang di sudut kanan bawah pada tanda nomor kendaraan bermotor, pemasanganya wajib diikat dengan kawat pengikat tahan karat dan disegel dengan timah yang menyatu dengan tanda nomor kendaraan yang bersangkutan serta dipasang oleh petugas penguji kendaraan bermotor yang ditugaskan untuk itu setiap mobil bus, mobil barang, kereta gendang, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang telah dinyatakan lulus uji dan memperoleh tanda buku lulus uji harus dilengkapi dengan tanda samping ,tanda samping mobil bus, mobil barang,dan kendaraan khusus sekurang-kurangnya memuat keterangan khusus:

- a. Berat kosong kendaraan
- b. Jumlah berat yang diperbolehan dan jumlah berat yang diizinkan untuk kendaraan bermotor tunggal
- c. Jumlah berat yang diperbolehan, jumlah berat kombinasi yang diperbolehan, jumlah berat yang diizinkan, dan jumlah berat kombinasi yang diizinkan untuk kendaraan bermotor yang dirangkai dengan kereta tempelan atau kereta gandengan
- d. Daya angkut orang dan barang
- e. Masa berlaku uji kendaraan
- f. Kelas jalan terendah yang boleh dilalui

RANCANGAN PENELITIAN

Metode penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif. Metode deskriptif adalah metode yang menggambarkan suatu keadaan atau permasalahan yang sedang terjadi berdasarkan fakta dan data-data yang diperoleh dan dikumpulkan.

Daerah dan Objek Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang diteliti maka lokasi yang dijadikan penelitian ini yaitu wilayah Kabupaten Mimika dengan sasaran penelitian yaitu retribusi pengujian kendaraan bermotor pada transportasi angkutan umum yang tidak dalam trayek (taksi gelap) di Kabupaten Mimika. Objek penelitiannya adalah untuk mengetahui gambaran sesungguhnya yang benar-benar terjadi terhadap potensi penerimaan pendapatan asli daerah yang berasal dari retribusi kendaraan bermotor pada taksi gelap yang beroperasi di Kabupaten Mimika.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam memperoleh data penelitian ini adalah:

- Pengamatan (observasi) adalah metode pengumpulan data melalui pengamatan langsung terhadap obyek penelitian. Metode ini digunakan untuk mengetahui potensi penerimaan Pendapatan Asli Daerah dari

Retribusi Kier Taksi Gelap di Kabupaten Mimika.

- Wawancara adalah metode yang digunakan langsung oleh peneliti dengan cara memberikan pertanyaan-pertanyaan yang berkaitan dengan penelitian guna memperoleh data penerimaan Pendapatan Asli daerah terhadap Retribusi Uji Kier.
- Dokumentasi adalah metode yang digunakan dengan melihat kembali laporan-laporan baik berupa angka ataupun keterangan yang berkaitan dengan penelitian ini. Metode ini digunakan untuk mengetahui jumlah penerimaan Pendapatan Asli Daerah terhadap retribusi Uji Kier.
- Studi pustaka adalah metode yang digunakan peneliti untuk menghimpun informasi yang relevan terhadap suatu objek penelitian. Informasi tersebut dapat diperoleh dari buku-buku atau sumber lain yang berkaitan dengan penelitian ini.

Metode Analisis Data

Untuk mengetahui potensi penerimaan Uji Kier Taksi Gelap dan mengetahui kontribusi Uji Kier Taksi Gelap terhadap PAD Kabupaten Mimika, Instrumen yang digunakan dalam menilai pengaruh pendapatan asli daerah adalah dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Kontribusi} = \frac{\text{Potensi Jumlah Penerimaan}}{\text{Jumlah PAD}} \times 100$$

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Analisis Data

Biaya Uji Kendaraan Bermotor

Hasil observasi ditemukan bahwa jenis taksi gelap yang beroperasi di Kota Timika memiliki kapasitas muatan 8 siet ke bawah. Dengan demikian, maka dilakukan pengumpulan data terkait besarnya tarif pengujian

kendaraan bermotor untuk pertama kali dan tarif pengujian yang dilakukan secara berkala bagi angkutan minibus dengan kapasitas muatan sebanyak delapan siet ke bawah. Dari hasil pengumpulan data dengan teknik dokumentasi diperoleh jumlah tarif pengujian sebagaimana ditunjukkan pada tabel 2 dan 3 berikut:

Tabel 2.

Biaya Uji Pertama Mobil Minibus 8 Siet ke bawah

A	Biaya uji pertama	RP 100.000
B	Buku uji	RP 30.000
C	Plat uji	RP 20.000
D	Plat samping	RP 30.000
E	Kartu pemeriksaan	RP 10.000
Jumlah		RP 190.000

Sumber: *Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika (PKB), 2019*

Dari tabel 2, terlihat bahwa untuk pengujian pertama kali kendaraan minibus dengan kapasitas muatan sebanyak delapan siet ke bawah dikenakan tarif sebesar Rp 190.000 yang terdiri dari biaya uji, buku uji, plat uji, plat samping dan kartu pemeriksaan. Masa berlakunya

pengujian kier untuk pertama kali sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 133 tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor yaitu hingga 6 bulan dan selanjutnya dilakukan uji berkala terhadap kendaraan setiap 6 bulan sekali.

Tabel 3.

Biaya Uji Berkala Mobil Minibus 8 Siet ke Bawah

A	Upah uji	RP 50.000
B	Plat uji	RP 20.000
C	Plat samping	RP 30.000
Jumlah		RP 100.000

Sumber dinas perhubungan kabupaten Mimika (PKB), 2019

Biaya uji berkala yang dikenakan bagi mobil minibus 8 siet ke bawah sesuai data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika sebesar Rp

100.000.- Selain itu, terdapat pula biaya yang dibebankan apabila buku hilang/rusak yaitu pembuatan ke-terangan sebesar Rp 60.000,-

Jumlah Taksi Gelap

Berdasarkan penelitian yang dilakukan maka didapatkan data mengenai jumlah taksi gelap yang

beroperasi di Kota Timika dari Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika sebagaimana disajikan pada tabel berikut:

Tabel 4.

Daftar Pangkalan dan Jumlah Taksi di Kota Timika

No	Nama Pangkalan	Tempat Pangkalan	Jumlah Taksi Rental
1	Tower	Jln. Belibis	18 Unit
2	Mac Rental	Jln. Cendrawasih	6 Unit
3	Rental 66	Jln. Cendrawasih	12 Unit
4	Segitiga Emas SP2	Jln. Cendrawasih	8 Unit
5	Galaxi	Jln. Cendrawasih	21 Unit
6	Kasuari Pasar Lama	Jln Yos Sudarso	24 Unit
7	Jayanti	Jln. Yos Sudarso	2 Unit
8	SP2 Jalur 3	Jln. Cendrawasih	11 Unit
9	Rental Pin Seluler	Jln. Bhayangkara	20 Unit
10	Galang S Horisan	Jln. Hasanudin	18 Unit
11	Cendrawasih	Jln. Belibis	40 Unit
12	Abadi	Jln. Bhayangkara	15 Unit
13	Harwana	Jln. Yos Sudarso (RSUD)	12 Unit
Jumlah			207 unit

Sumber: Data Diolah, 2019

Sesuai dengan data dinas perhubungan di atas terlihat bahwa jumlah kendaraan taksi gelap yang beroperasi di Kota Timika dari 13 pangkalan taksi yaitu sebanyak 207 kendaraan.

Potensi Penerimaan Dari Pengujian Taksi Gelap

Didasarkan pada tarif retribusi pengujian kendaraan bermotor serta data tentang jumlah kendaraan taksi gelap yang beroperasi di Kota Timika maka berikut dihitung besarnya potensi

penerimaan pendapatan Asli Daerah jika diberlakukan pengenaan retribusi bagi kendaraan jenis taksi gelap. Formula yang digunakan untuk meghitung besarnya potensi penerimaan yaitu tarif retribusi dikalikan dengan jumlah taksi gelap yang beroperasi di Kota Timika. Dengan demikian maka besarnya potensi penerimaan retribusi daerah dari retribusi kier taksi gelap untuk pertama kali dan potensi penerimaan dari uji kier

secara berkala dapat ditunjukkan pada tabel 5 dan tabel 6 berikut:

Tabel 5.**Potensi Penerimaan Retribusi Uji Kier Taksi Gelap Perdana**

NO	NAMA PANGKALAN	TEMPAT PANGKALAN	JUMLAH TAXI RENTAL	BIAYA UJI	POTENSI PENERIMAAN UJI PERDANA
1	Tower	Jl Belibis	18	Rp 190.000	Rp 3.420.000
2	Mac Rental	Jl Cendrawasih	6	Rp 190.000	Rp 1.140.000
3	Rental 66	JLN Cendrawasih	12	Rp 190.000	Rp 2.280.000
4	Segitiga emas sp2	JLN Cendrawasih	8	Rp 190.000	Rp 1.520.000
5	Galaxi	JLN Cendrawasih	21	Rp 190.000	Rp 3.990.000
6	Kasuari pasar lama	Jln yosudadarso	24	Rp 190.000	Rp 4.560.000
7	Jayanti	JLN Yosudadarso	2	Rp 190.000	Rp 380.000
8	SP2 jalur 3	JLN Cendrawasih	11	Rp 190.000	Rp 2.090.000
9	Rental pin seluler	JLN bhayangkara	20	Rp 190.000	Rp 3.800.000
10	Galang s horisan	JLN hasanudin	18	Rp 190.000	Rp 3.420.000
11	Cendrawasih	JLN Belibis	40	Rp 190.000	Rp 7.600.000
12	Abadi	JLN bhayangkara	15	Rp 190.000	Rp 2.850.000
13	Harwana	JLN yosudadarso(rsud)	12	Rp 190.000	Rp 2.280.000
Total			207	Rp 190.000	Rp 39.330.000

Sumber: data diolah 2019

Didasarkan pada tarif pengujian secara berkala dan jumlah taksi gelap yang beroperasi di Kota Timika, jika diasumsikan dalam setahun terjadi pengujian secara berkala terjadi

hanya sekali maka potensi penerimaan retribusi daerah dari pengujian secara berkala ditunjukkan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 6.**Potensi Penerimaan Retribusi Uji Kier Taksi Gelap Berkala**

NO	NAMA PANGKALAN	TEMPAT PANGKALAN	JUMLAH TAXI RENTAL	BIAYA UJI	POTENSI PENERIMAAN UJI BERKALA
1	Tower	Jl Belibis	18	Rp 100.000	Rp 1.800.000
2	Mac Rental	Jl Cendrawasih	6	Rp 100.000	Rp 600.000
3	Rental 66	JLN Cendrawasih	12	Rp 100.000	Rp 1.200.000
4	Segitiga emas sp2	JLN Cendrawasih	8	Rp 100.000	Rp 800.000
5	Galaxi	JLN Cendrawasih	21	Rp 100.000	Rp 2.100.000
6	Kasuari pasar lama	Jln yosudadarso	24	Rp 100.000	Rp 2.400.000
7	Jayanti	JLN Yosudadarso	2	Rp 100.000	Rp 200.000
8	SP2 jalur 3	JLN Cendrawasih	11	Rp 100.000	Rp 1.100.000
9	Rental pin seluler	JLN bhayangkara	20	Rp 100.000	Rp 2.000.000
10	Galang s horisan	JLN hasanudin	18	Rp 100.000	Rp 1.800.000
11	Cendrawasih	JLN Belibis	40	Rp 100.000	Rp 4.000.000
12	Abadi	JLN bhayangkara	15	Rp 100.000	Rp 1.500.000
13	Harwana	JLN yosudadarso(rsud)	12	Rp 100.000	Rp 1.200.000
Total			207	Rp 100.000	Rp 20.700.000

Sumber: data diolah 2019

Potensi penerimaan retribusi yang dapat diperoleh melalui pewajiban uji kier Taksi gelap yang beroperasi di Kota Timika sebagaimana terlihat pada tabel 5 untuk pengujian perdana yaitu

sebesar Rp 39.330.000,- sedangkan potensi penerimaan yang berasal dari pengujian secara berkala setiap 6 bulan setelah berlangsungnya uji perdana yaitu sebesar Rp 20.700.000. Dengan

demikian maka besarnya potensi penerimaan pendapatan daerah yang berasal dari retribusi kier Taksi gelap baik uji perdana maupun uji berkala yaitu sebesar Rp 60.030.000.

Pembahasan

Melihat kondisi Kabupaten Mimika dan lebih khususnya Kota Timika yang terus berkembang, maka secara otomatis akan meningkatkan jumlah penduduk baik masyarakat setempat maupun masyarakat yang berasal dari luar daerah yang akan turut berdampak pada perkembangan moda transportasi, dalam hal ini kendaraan jenis taksi gelap untuk menunjang aktivitas masyarakat di Kota Timika.

Seiring dengan perkembangan tersebut maka tidak menutup kemungkinan bahwa taksi gelap merupakan salah satu pilihan alternatif moda transportasi yang semakin diminati masyarakat untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya. Hal ini dikarenakan taksi gelap merupakan kategori kendaraan yang tidak dalam trayek sehingga masyarakat dimudahkan untuk menentukan arah tujuan perjalannya sekaligus memberikan kenyamanan berkendara dan biaya yang relatif cukup terjangkau oleh masyarakat di Kota Timika.

Penggunaan istilah taksi sesungguhnya kurang tepat karena menurut Pasal 42 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 menyebutkan bahwa

“sistem pembayaran pada pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran”. Jadi istilah taksi dalam masyarakat untuk taksi gelap ini sebenarnya tidak tepat karena pengertian taksi ditujukan kepada kendaraan bermotor yang melayani trayek tertentu dimana kendaraan bermotor ini memiliki argometer dan tanda khusus sedangkan taksi gelap tidak memiliki argometer dan tidak memiliki tanda khusus.

Definisi taksi gelap adalah kendaraan mobil pribadi yang difungsikan menjadi angkutan umum. Kendaraan tersebut tidak seharusnya dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 138 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Taksi gelap termasuk illegal, karena tidak masuk terminal dan tidak ada pengujian kendaraan bermotor (Kier). Karena hal itu juga daerah dirugikan sebab taksi gelap tidak memberikan retribusi daerah. Selain itu dapat kita lihat jika terjadi kecelakaan hak penumpang di sini untuk mendapatkan asuransi tidak terpenuhi dikarenakan taksi gelap tidak melindungi atau menyertakan penumpangnya dalam asuransi kecelakaan serta dapat bertindak sewenang-wenang dalam hal tarif

penumpang dan tata cara pengangkutan penumpang.

Pengujian kendaraan bermotor disebut juga uji kier adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan layak jalan. Pengujian kendaraan bermotor juga termasuk dalam salah satu unsur Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang masuk dalam kategori retribusi daerah. Dengan demikian, dengan semakin meningkatnya jumlah taksi gelap di Kota Timika maka tidak menutup kemungkinan bagi pemerintah daerah untuk memberlakukan pengenaan retribusi pengujian kendaraan bermotor bagi taksi gelap yang sudah tentu berpotensi meningkatkan PAD.

Dari hasil penelitian, jumlah taksi gelap yang beroperasi di Kota Timika sebanyak 207 kendaraan yang jika dikenakan tarif retribusi pengujian kendaraan untuk pengujian perdana sebesar Rp 39.300.000 dan selanjutnya dilakukan sekali uji berkala sebesar Rp 20.700.000, maka total penerimaan yang dapat diperoleh dari retribusi pengujian kendaraan taksi gelap sebesar Rp 60.030.000,-. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika, besarnya retribusi pengujian kendaraan bermotor di tahun 2018 yaitu sebesar Rp 584.588.000 yang berasal dari pengujian kendaraan bermotor sebanyak 2.659 unit

kendaraan dengan total pendapatan asli daerah tahun 2018 sebesar Rp 338.016.532.373,35. Jika diterapkan pengujian kendaraan bermotor terhadap taksi gelap maka dapat menyumbang pe-nenerimaan daerah yang berasal dari retribusi kier sebesar 10% atau dapat memberikan sumbangsi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebesar 0,02%.

Melihat potensi penerimaan daerah yang berasal dari pengujian kendaraan bermotor jenis taksi gelap tersebut serta belum jelasnya regulasi yang mewajibkan kendaraan pribadi yang difungsikan sebagai kendaraan umum dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 138 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka sudah seharusnya Pemerintah Pusat dapat mempertimbangkan untuk menetapkan atau merevisi regulasi yang telah ada agar lebih khusus mengatur tentang taksi gelap. Di sisi lain, Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika juga dapat menetapkan suatu peraturan yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek bahwa kendaraan plat hitam boleh mengangkut secara komersil, tetapi dengan cara sebagai mobil rental, berbadan hukum, memiliki identitas, dan harus ada Pengujian Kendaraan Bermotor (KIER)

sehingga dapat menunjang Pemerintah Daerah (Pemda) dalam upaya meningkatkan sumber penerimaan pendapatan daerah yang berasal dari retribusi kier. Hal ini juga dapat menghindari terjadinya kecemburuhan sosial dari angkutan umum lainnya dan sekaligus memberikan jaminan keamanan bagi para penumpang yang menggunakan jenis kendaraan taksi gelap.

Selain itu, Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika dapat menegakan ketentuan yang berlaku sebagaimana kedudukan hukum angkutan pribadi sebagai angkutan umum merupakan bentuk penyalahgunaan dan pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga dapat dikenakan sanksi hukum administratif dan sanksi hukum pidana yang dapat diterapkan kepada kendaraan bermotor roda empat pribadi. Sanksi hukum yang dapat diterapkan yakni Pasal 308 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang terkait Pasal 173 ayat (1) dapat dikenakan sanksi pidana paling lama 2 bulan atau diberikan sanksi denda Rp.500.000 dan Pasal 304 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa dalam penyelenggaraan izin kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu tapi menaikan atau menurunkan penumpang lain sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai

dengan angkutan untuk keperluan lain dikenakan denda Rp. 250.000,-

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pengujian kendaraan bermotor terhadap taksi gelap yang beroperasi di Kota Timika sangat berpotensi terhadap peningkatan penerimaan Pendapatan Asli Daerah atau meningkatkan retribusi dari pengujian kendaraan bermotor.

Hal ini dapat diwujudkan pemerintah daerah dengan menetapkan regulasi yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek bahwa kendaraan plat hitam boleh mengangkut secara komersil, tetapi dengan cara sebagai mobil rental, berbadan hukum, memiliki identitas, dan harus ada Pengujian Kendaraan Bermotor (KIER) sehingga dapat menunjang Pemerintah Daerah (Pemda) dalam upaya meningkatkan sumber penerimaan pendapatan asli daerah yang berasal dari retribusi kier.

Saran

Berhubungan dengan kesimpulan dari hasil penelitian ini maka saran yang dapat diberikan antara lain yaitu:

1. Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika sebaiknya menetapkan sebuah regulasi yang mengatur tentang penggunaan kendaraan pribadi sebagai kendaraan umum sehingga dapat menunjang penerimaan daerah yang berasal dari retribusi pengujian kendaraan bermotor dari taksi gelap.
2. Pemerintah pusat perlu mempertimbangkan untuk menetapkan/merevisi undang-undang yang telah ada sehingga lebih jelas mengatur tentang penggunaan kendaraan pribadi sebagai kendaraan umum.
3. Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika perlu menertibkan kendaraan pribadi yang digunakan sebagai kendaraan umum sesuai dengan ketentuan yang berlaku yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

REFERENSI

- Selitubun, Melianus. *Analisis Efisiensi dan Efektifitas Pemungutan Retribusi Pelayanan Kebersihan / Persampahan di Kabupaten Mimika.*
- Tutu, Richard Arthur. *Analisis Potensi Kontribusi Pajak Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kab Mimika, di lokalisasi Usaha Kilometer 10*
- Adisasmita, Sakti Adji. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*
- Pusat Pengembangan (SDM) Perhubungan Darat; *Dasar-Dasar Pengembangan Transportasi.*
- Pusat Pengembangan (SDM) Perhubungan Darat; *Pengenalan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.*
- Undang-Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009; *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*
- Suparmoko. *Ekonomi publik*