BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Angkutan ialah alat transportasi umum yang mengacu pada perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan dalam ruang lalu lintas jalan raya. Transportasi perkotaan itu sendiri sangat dibutuhkan masyarakat. Baik bagi masyarakat yang tinggal di perkotaan dan pedesaan. Angkutan perkotaan juga menjadi sarana transportasi bagi masyarakat kecil dan menengah untuk menjalankan aktivitas sehari-hari sesuai dengan tanggung jawab dan fungsinya dalam masyarakat. Pembangunan dan pengembangan sarana dan prasarana baik transportasi darat, laut, dan udara termasuk angkutan perkotaan perlu untuk ditata dan dikembangkan secara menyeluruh mengingat transportasi tersebut merupakan alat transportasi yang sangat mempengaruhi kebutuhan khalayak dan penting bagi seluruh masyarakat. Sehingga dalam memenuhi dan melayani peningkatan kegiatan keseharian tersebut, masyarakat membutuhkan sistem transportasi yang aman, lancar, tertib dan ekonomis. Angkutan Kota merupakan salah satu sistem transportasi yang mampu menunjang aktivitas keseharian masyarakat tersebut.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, setiap kendaraan angkutan perkotaan yang berkendara di jalan raya wajib memperoleh izin untuk mengangkut orang di jalan raya dalam bentuk dokumen kontrak / kartu elektronik, yang terdiri atas surat keputusan, pernyataan dan kartu pengawasan, bertujuan untuk terpenuhinya keperluan akan transportasi yang aman, nyaman dan terjangkau serta untuk menciptakan moda transportasi umum yang dikelola dengan baik oleh para pengusaha transportasi atau angkutan. Kota Tasikmalaya terus berupaya memfasilitasi salah satu alat transportasi warganya melalui angkutan kota. Namun karena minimnya fasilitas, sarana atau prasarana yang tidak beroperasi dengan baik, maka hal ini sangat berpengaruh

terhadap rasa minat masyarakat dalam menggunakan angkutan kota. Oleh karena itu, masyarakat lebih tertarik menggunakan mobil pribadi yang dianggap lebih nyaman, meski membutuhkan uang lebih banyak daripada menggunakan angkutan perkotaan. Selain itu, meningkatnya perkembangan era digital saat ini, masyarakat kota Tasikmalaya lebih memilih menggunakan transportasi berbasis online/angkutan online, karena masyarakat dimudahkan untuk memesan transportasi online melalui aplikasi berbasis online yang tersedia lewat smartphone atau ponsel cerdas dalam fasilitas pelayanannya.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dan Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya Nomor 15 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menuntut pemerintah daerah secara aktif untuk mengupayakan minat masyarakat kembali dalam menggunakan transportasi perkotaan, karena hal ini mampu mengurangi tingkat kemacetan dan bahkan dianggap lebih hemat dalam penggunaan bahan bakar. Selain itu, pemerintah pusat dan pemerintah daerah wajib berkoordinasi untuk menciptakan keinginan untuk kepentingan masyarakat yang ingin beralih menggunakan ke angkutan umum. Dalam hal ini mampu ditinjau dengan peningkatan mutu dan kualitas transportasi angkutan perkotaan itu sendiri. Biaya peningkatan kualitas dan kualitas lalu lintas perkotaan akan meningkat setiap tahun. Salah satu pungutan daerah di Kota Tasikmalaya terkait penyelenggaraan angkutan perkotaan ialah pungutan izin trayek. Pasalnya, untuk penyelenggaraan angkutan perkotaan di Kota Tasikmalaya, perlu mendapatkan izin dari pemerintah daerah serta wajib melakukan pembayaran retribusi secara rutin agar angkutan kota mampu dioperasikan secara legal.

Indonesia menganut sistem otonomi daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan dan proses pelaksanaannya. Dalam sistem ini, setiap pemerintah daerah diberi kekuasaan dan kemampuan dalam mengurus dan mengatur segala urusan pemerintahannya melalui tugas pembantuan, serta diberikan otonomi daerah seluas-luasnya untuk memperbaiki pelayanan terhadap masyarakat serta menyelenggarakan pembangunan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Untuk mengetahui sejauh mana kesiapan pelaksanaan otonomi daerah, maka perlu dilakukan pengukuran kemampuan keuangan suatu daerah yang bersumber dari PAD dalam melaksanakan otonomi daerah. Apabila pendapatan asli daerah pada suatu daerah mampu memberikan kontribusi yang tinggi terhadap pendapatan daerah, maka daerah tersebut mampu dikatakan mandiri sehingga tingkat ketergantungannya kepada pemerintah pusat sangat rendah. Sehingga untuk memperoleh kemandirian daerah, peningkatan PAD merupakan salah satu instrument fiskal yang tidak mampu dihindari pada suatu pembangunan perekonomian yang memiliki dampak pada kesejahteraan masyarakat di daerahnya. Salah satu upaya peningkatan PAD ialah dengan memberdayakan pemerintah daerah dan melaksanakan usaha kreatif dan inovatif untuk menggali serta memperbaiki kemampuan daerah untuk menumbuhkan perekonomian daerah itu sendiri. Salah satu sumber PAD ialah retribusi daerah, selain mengelola sumber PAD yang sudah ada, juga mampu meningkatkan pendapatan yang potensial dalam mengembangkan pembangunan daerahnya.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, retribusi izin trayek ialah salah satu jenis retribusi daerah yang termasuk ke retribusi perizinan tertentu, dipungut oleh daerah Kota Tasikmalaya untuk memberikan pelayanan angkutan penumpang umum kepada perorangan pribadi di satu atau lebih rute trayek tertentu sesuai dengan undang-undang dan peraturan pemerintah daerah yang berlaku. Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Perizinan Tertentu dan Peraturan Walikota Tasikmalaya Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Peraturan Pelaksanaan Retribusi Izin Trayek, pemungutan retribusi izin trayek dilakukan dengan menggunakan Surat Ketetapan Retribusi Daerah (SKRD) atau dokumen lain yang dipersamakan dengan itu. dalam bentuk tiket, kupon atau kartu langganan. Struktur biaya dan besarnya biaya tarif retribusi izin trayek bervariasi, dan dibayarkan sesuai dengan jenis permohonan izin trayek dan kapasitas jumlah kursi, serta sebagian untuk mengganti biaya penyelenggaraan atau pengelolaan pelayanan perizinan terkait. Termasuk di dalamnya penerbitan dokumen perizinan, pengawasan di tempat, penegakan hukum, pengelolaan administrasi dan dampak

negatif pungutan pada pemberian perizinan. Kemudian Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya pada bidang angkutan mengelompokkan rute jalan yang dilayani oleh trayek tersebut sesuai dengan kode rute trayek angkutan perkotaan, yakni kurang lebih sekitar 21 rute dan 19 kode trayek.

Berdasarkan jumlah kendaraan yang melakukan rekomendasi izin trayek angkutan kota di Kota Tasikmalaya pada tahun 2018-2020 mengalami penurunan dimana kendaraan yang aktif melakukan perpanjangan izin trayek hanya dibawah 750 kendaraan, sementara di tahun 2016-2017 jumlah kendaraan yang aktif melakukan izin trayek bisa mencapai 950 kendaraan. Hal ini menunjukkan penurunan yang cukup drastis selama tiga tahun berturut-turut yang disebabkan masih terdapat sopir angkutan kota yang tidak melakukan perizinan trayek selama tiga tahun terakhir ini.

Pemerintah Kota Tasikmalaya dalam pengelolaan retribusi izin trayek diserahkan kepada dinas pendapatan daerah dengan bantuan instansi-instansi tertentu, salah satunya Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya bidang perhubungan yang setiap penerima pajak daerah dan retribusi daerah dari setiap instansi akan dikembalikan pada Dinas pendapatan daerah. Pemungutan retribusi izin trayek yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan kota Tasikmalaya belum terlaksana dengan baik, dalam hal ini pemerintah masih harus melakukan perluasan basis penerimaan, sehingga pemasukan retribusi izin trayek di kota Tasikmalaya belum mencapai target seperti yang telah ditentukan.

Berdasarkan hal tersebut, seharusnya pencapaian pendapatan retribusi izin trayek dari tahun ke tahun mampu memenuhi target. Namun nyatanya, pendapatan dari retribusi izin trayek yang diterima dari Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya dalam lima tahun terakhir (yakni dari 2016 hingga 2020) belum mencapai target, dan persentase pendapatan tahunan cenderung menurun. Berikut data target dan realisasi retribusi izin trayek di Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya selama lima tahun terakhir.

Tabel 1.1

Target dan Realisasi Retribusi Izin Trayek di Kota Tasikmalaya Pada Tahun 2016-2020

Tahun	Target	Realisasi	%
2016	180.975.000	171.577.500	94,80%
2017	206.450.000	191.154.500	92,59%
2018	206.450.000	136.620.500	66,17%
2019	206.450.000	141.384.000	68,48%
2020	206.450.000	142.240.500	68,90%

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya Tahun 2020.

Berdasarkan tabel 1.4 mampu dilihat bahwa target retribusi izin trayek di Tasikmalaya Kota selama 5 tahun berturut-turut kurang terealisasi dengan baik. Pada tahun 2016 target anggaran retribusi izin trayek mengalami kenaikan yakni mencapai 94,80%, hal ini merupakan pencapaian yang paling besar dari lima tahun anggaran terakhir. Dan di tahun 2017-2020 target anggaran retribusi izin trayek mengalami penurunan yang signifikan, pencapaian yang paling sedikit berada di tahun 2018 yakni hanya sebesar 66,17%, dengan jumlah realisasi Rp136.620.500,00 dan terjadi penurunan dari target anggaran yakni sebesar Rp206.450.000,00. Data diatas menunjukkan bahwa pada tahun 2016 sampai 2020 pendapatan retribusi izin trayek Kota Tasikmalaya tidak mencapai target, dikarenakan target yang harus dicapainya setiap tahun mengalami kenaikan tetapi pendapatan yang diperoleh semakin berkurang. Kemudian dapat dilihat dari tahun 2018 ke tahun 2020 pendapatan retribusi izin trayek mengalami penurunan yang besar, hal ini disebabkan karena menurunnya pendapatan sopir kendaraan angkutan kota (angkot) di Kota Tasikmalaya yang mengalami persaingan moda transportasi angkutan umum dimana semakin banyak masyarakat yang memilih menggunakan transportasi angkutan berbasis on line di era digital masa kini.

Berdasarkan uraian dan latar belakang di atas, maka peneliti berminat untuk melakukan penelitian lebih lanjut berkaitan dengan retribusi izin trayek tepatnya di Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya dengan judul **"Evaluasi Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya Tahun 2020."** Alasan peneliti memilih topik tersebut sebagai objek penelitian ini karena evaluasi merupakan bagian dari kajian administrasi yang digunakan untuk menilai sejauh mana hasil dari suatu kebijakan dengan membandingkan antara hasil yang diperoleh dengan target yang ditentukan. Sedangkan retribusi merupakan suatu kebijakan pemerintah dalam bidang keuangan yang berguna sebagai salah satu unsur pendapatan dan sumber dana untuk menjalankan kegiatan administrasi publik.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, maka identifikasi masalah dalam penelitian ini ialah:

1. Seperti yang telah diketahui, dalam lima tahun terakhir dari 2016 hingga 2020, target retribusi izin trayek di Kota Tasikmalaya masih kurang dari 100%. Dapat disimpulkan bahwa penerimaan retribusi izin trayek di Tasikmalaya sangat rendah.
2. Sebagaimana yang telah diketahui bersama, dalam tiga tahun terakhir yakni dari tahun 2018 hingga 2020 realisasi penerimaan retribusi izin trayek mengalami penurunan.
3. Dalam memenuhi kewajibannya untuk membayar retribusi izin trayek dan melaksanakan perizinan trayek dari tahun 2018 sampai dengan 2020, masih kurangnya kesadaran masyarakat dalam menjalankan kewajibannya.

C. Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah disampaikan diatas maka peneliti merumuskan permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

“Bagaimana Evaluasi Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya tahun 2020?”

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas maka tujuan dari penelitian ini yakni untuk mengetahui Evaluasi Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota Di Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya tahun 2020.

E. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu berguna sebagai suatu karya ilmiah yang mampu menambah kemajuan ilmu pengetahuan bagi penelitian dalam bidang administrasi publik khususnya terhadap bidang keuangan daerah dalam hal retribusi izin trayek serta sebagai masukan dan sumber informasi atau rujukan, mampu memberikan dukungan bagi peneliti dan pihak lain, serta mampu juga memberikan dukungan bagi para sarjana yang berminat pada aspek penelitian yang sebanding dan hendak melaksanakan penelitian lebih lanjut terkait Evaluasi Retribusi Izin Trayek. Seperti teoritis tujuan penelitian ini ialah untuk memahami dan menganalisis evaluasi pendapatan retribusi izin trayek di Kota Tasikmalaya.

2. Kegunaan Praktis

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN GUNUNG DJATI
BANDUNG

a. Bagi penulis

Hasil penelitian ini akan dijadikan tugas akhir yang merupakan syarat mutlak untuk memperoleh gelar sarjana. Selain daripada itu, peneliti juga mampu memperoleh wawasan tentang evaluasi Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota di Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya.

b. Bagi pemerintah

Diharapkan hasil penelitian ini mampu memberikan masukan dan pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam merencanakan, melaksanakan dan mengevaluasi kebijakan / rencana yang telah dirumuskan khususnya Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya dalam meningkatkan salah satu pendapatan Retribusi Daerah yakni Retribusi Izin Trayek.

c. Bagi masyarakat

Diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat dan diterima masyarakat, sehingga mampu memberikan wawasan kepada masyarakat terhadap evaluasi Retribusi Izin Trayek Angkutan Kota.

F. Kerangka Pemikiran

Menurut Chandler & Plano dikutip Pasolong (2014:7) menjelaskan tentang Administrasi Publik sebagai seni dan ilmu (art and science) yang ditujukan untuk mengatur *"public affairs"* dan melaksanakan berbagai tugas yang ditentukan. Administrasi publik sebagai disiplin ilmu bertujuan untuk memecahkan masalah publik melalui perbaikan-perbaikan terutama di bidang organisasi, sumber daya manusia dan keuangan.

Pada pelaksanaannya, administrasi publik tidak dapat dipisahkan dari pengelolaan keuangan yang merupakan hal penting dalam menjalankan organisasi dan urusan publik. Dalam hal ini keuangan daerah termasuk kedalam hal penting dan mendasar dalam melaksanakan administrasi publik.

Menurut Wempy (2017:2) menjelaskan bahwa Administrasi Keuangan Publik atau Administrasi Keuangan Negara dan Daerah dimaknai sebagai, serangkaian proses aktivitas yang dilakukan oleh aparatur negara/daerah yang bertugas atau terkait dalam bidang tugas pengelolaan keuangan negara/daerah, dimana aktivitas itu terdiri atas tahapan-tahapan kegiatan yang berkaitan dengan pengelolaan objek keuangan negara/daerah, mulai dari tahap perumusan kebijakan (perencanaan), pengambilan keputusann, implementasi kebijakan, pengawasan, sampai dengan tahap perhitungan dan pertanggungjawaban pengelolaan keuangan Negara dan daerah.

Penggunaan teori yang dilakukan oleh peneliti akan dijadikan sebagai kajian teori untuk menjawab rumusan masalah. Teori ini akan memudahkan peneliti untuk mengetahui bagaimana evaluasi penerimaan retribusi izin trayek angkutan kota di Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya Tahun 2020. Sehubungan dengan pengkajian masalah dan penyelesaiannya dibutuhkan penilaian dasar yang dilandaskan dengan teori yang relevan tentang Evaluasi kebijakan.

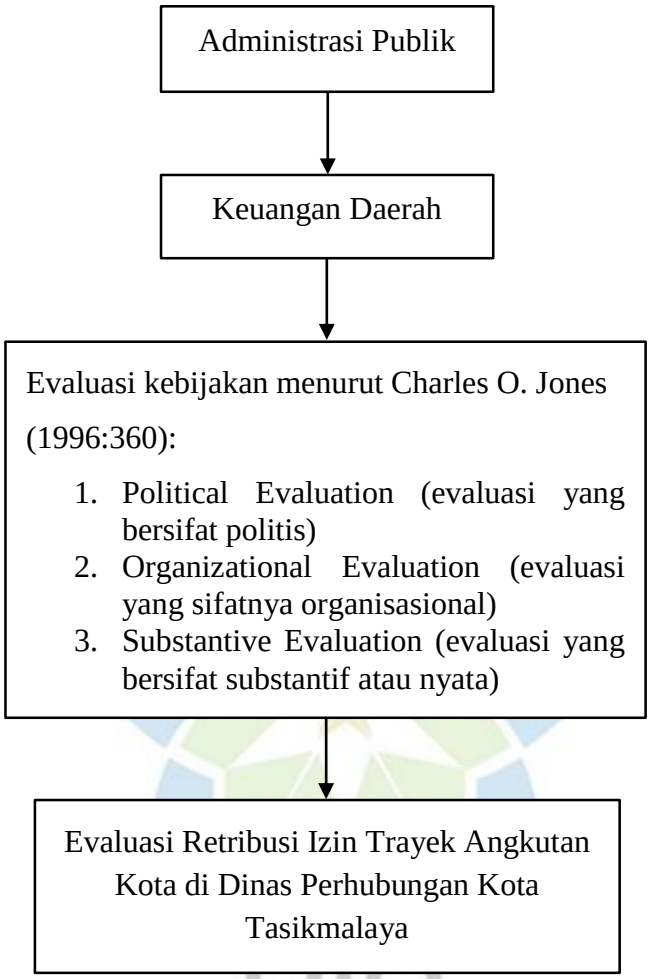
Adapun dalam penelitian ini, peneliti hendak menggunakan teori menurut Jones (1996:360) dalam bukunya "Pengantar Kebijakan Publik (Public Policy)" menjelaskan ketika mengukur tingkat efektivitas pendapatan pada dasarnya diperlukan tiga aspek pelaksanaan evaluasi kebijakan, antara lain:

1. Political evaluation (evaluasi yang bersifat politis)
   Jones menyebutkan bahwa political evaluation dalam kebijakan publik dilakukan untuk melihat apakah kebijakan pelayanan pada suatu badan-badan atau lembaga-lembaga dapat diimplementasikan secara efisien dan dampak apa yang dihasilkan terhadap kebijakan. Pada aspek ini peneliti melihat political evaluation dari dua indikator yakni efisiensi prosedur pelayanan dan tarif pelayanan.

2. Organizational evaluation (evaluasi yang sifatnya organisasional)
   Organizational evaluation dalam kebijakan publik digunakan untuk mengevaluasi kepentingan organisasi. Evaluasi organisasi berangkat dari pertanyaan apakah kebijakan yang akan dilaksanakan mampu menyelesaikan hasil dan tujuan yang diharapkan. Pada aspek ini digunakan untuk melihat seberapa baik keefektifan tujuan dapat tercapai dari dua indikator yakni realisasi pendapatan daerah dan kualitas pelayanan.

3. Substantive evaluation (evaluasi yang bersifat substantif atau nyata)
   Substantive evaluation dalam kebijakan publik adalah evaluasi yang dilakukan untuk melihat sejauh mana tujuan kebijakan telah dicapai mampu memenuhi kebutuhan yang menjadi timbulnya masalah. Aspek substantive evaluation menekankan pilihan kebijakan dengan hasil yang diharapkan melalui koordinasi antar bagian-bagian pelaksana dengan lembaga-lembaga terkait dengan melihat substantive evaluation dari dua indikator yakni koordinasi sosialisasi tujuan pelayanan dan upaya yang telah dicapai dalam mewujudkan tujuan pelayanan.

Maka dari itu, evaluasi kebijakan dapat dilakukan dengan baik melalui suatu kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan, menyangkut substansi, implementasi dan dampaknya. Evaluasi kebijakan dimaknai dari bagaimana evaluasi kebijakan itu dikategorikan dalam pemerintahan, yaitu mengarah kepada *"program kepada pemerintah".* Sementara itu kebijakan yang bersifat individual dikembalikan kepada pemerintah untuk pembahasan dan pertimbangan bagi pengembangan selanjutnya (Jones, 1985).



Gambar 1.1 Kerangka Pemikiran

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN GUNUNG DJATI
BANDUNG