

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Latarbelakang Perparkiran Tanpa Izin di Kota Yogyakarta dalam Perspektif Sosiologi Hukum

Pemikiran hukum tidak bisa dilepaskan dari lingkungan zamannya, ia sering dilihat sebagai suatu jawaban yang diberikan terhadap permasalahan hukum atau menggugat suatu pikiran hukum yang dominan pada suatu waktu. Oleh karena itu, sekalipun ia berkeinginan untuk mengutarakan suatu pikiran secara universal, tetapi alangkah baiknya apabila teori itu mempunyai latar belakang pemikiran yang, ini berkaitan dengan sifat hukum yang selalu berada di tengah-tengah masyarakat. Dimana ada masyarakat maka disitu pula pasti akan tercipta hukum, baik secara disengaja ataupun tidak disengaja, secara tertulis ataupun tidak tertulis. Karena masyarakat pada hakikatnya terus berubah dan berkembang dari waktu ke waktu, mempunyai dasar teori hukum tertentu. Hukum dari waktu ke waktu mengalami perkembangan. Dan perkembangan maka tidak menutup kemungkinan selalu ada persoalan baru yang muncul di tengah-tengah masyarakat tersebut.⁷⁶

Perparkiran merupakan salah satu komponen atau aspek yang tidak bisa terpisahkan dalam kebutuhan sistem transportasi di Indonesia, karena setiap perjalanan dengan kendaraan pribadi umum selalu dimulai dan diakhiri di tempat

⁷⁶ Prasetyo dan Abdul Halim, *Ilmu Hukum dan Filsafat Hukum*, Pustaka Pelajar Yogyakarta, 2007, hlm 80.

parkir. Pada dasarnya parkir adalah kebutuhan umum yang alawanya berfungsi melayani. Sesuai dengan fungsi tersebut, rancangan parkir disesuaikan dengan permintaan seiring dengan kebutuhan orang yang berkendara untuk berada atau mengakses suatu tempat.⁷⁷

Di Indonesia khususnya di Kota Yogyakarta, kebutuhan ruang parkir cenderung meningkat dari tahun ke tahun seiring dengan bertambahnya jumlah yang membawa kendaraan pribadi terutama mobil dan motor. Hal ini disebabkan karena hampir setiap tahun Kota Yogyakarta di datangi oleh perantau-perantau dari luar kota bahkan dari luar pulau Jawa yang salah satunya untuk menempuh pendidikan sehingga kepadatan pun semakin meningkat. Bagi mereka yang memiliki kendaraan pasti pernah menggunakan sarana parkir. Parkir telah menjadi salah satu hal yang krusial dalam lalu lintas jalan, terutama daerah perkotaan, oleh sebab itu masalah parkir diatur dalam undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Keberadaan tempat sangat membantu masyarakat khususnya bagi mereka yang memiliki kendaraan.

Kepadatan kendaraan bermotor tersebut pun tentunya tidak dibiarkan begitu saja. Hal ini yang membuat lahan parkir dapat dijadikan bisnis yang sangat menguntungkan oleh kalangan yang berkempentingan di dalamnya atau bahkan penguasa wilayah tempat yang akan di jadikan lahan parkir. Ditambah lagi mobilitas di Kawasan kota Yogyakarta dari Tahun ketahun meningkat,⁷⁸ sehingga

⁷⁷ Muhammad Nanang Prayudyanto, *Manajemen Parkir di Perkotaan*. Jakarta. GIZ. 2015, Hlm. 9

⁷⁸ Fakta Kepadatan volume kendaraan bermotor terutama di wilayah Kota Jogja tidak bisa diimbangi dengan penambahan ruas jalan baru. Untuk mengatasi arus kendaraan yang terus bertambah, Dinas Perhubungan (Dishub) hanya bisa melakukan rekayasa lalu lintas. Kepala Dishub DIY Sigit Sapto Raharjo mengatakan tingginya volume kendaraan di kawasan Jogja tidak hanya

tidak sedikit masyarakat yang memanfaatkannya dengan membukan lahan parkir dengan menjadikan dirinya menjadi juru parkir.

Kota Yogyakarta merupakan daerah otonom yaitu kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah, yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri, berdasarkan aspirasi masyarakat dalam system NKRI. Sehingga dalam hal ini Pemerintah Kota Yogyakarta mengeluarkan suatu Peraturan Daerah yaitu Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2019 tentang Perparkiran guna mengatasi masalah perparkiran tersebut. Dalam hal perparkiran di bawah Pemerintah Daerah terdapat beberapa pihak yakni Pemerintah Daerah, juru parkir, dan pengguna jasa parkir. Pemerintah Daerah dalam hal ini berhak menerima uang setoran retribusi dari juru parkir, sedangkan juru parkir memiliki kewajiban mengatur dan menjaga kendaraan si pemilik (pengguna jasa parkir), memberikan karcis sebagai bentuk perjanjian, serta memberikan pelayanan untuk masuk dan keluar dari area parkir tersebut. Sedangkan pemilik kendaraan (pengguna jasa parkir) berkewajiban membayar kepada juru parkir sejumlah tarif parkir yang telah ditentukan. Ada beberapa hal menarik mengenai perparkiran ini yaitu:⁷⁹

1. Perparkiran di jalan umum menjanjikan kontribusi yang cukup besar bagi daerah otonomi;

disebabkan oleh pertumbuhan kendaraan di DIY saja. Penambahan volume kendaraan juga terjadi akibat migrasi masyarakat dari luar daerah yang bekerja di wilayah DIY. Lihat <https://dishub.jogjaprovo.go.id/berita/jumlah-kendaraan-di-jogja-terus-bertambah-rekayasa-lalu-lintas-jadi-solusi>, akses 2 Desember 2019.

⁷⁹ Abdiana Ilosa, Kualitas Pelayanan Parkir di Tepi jalan Umum Kota Yogyakarta, *Jurnal NATAPRAJA Kajian Ilmu Administrasi*. Volume 4, Nomer 2, Tahun 2016, hlm. 107-126.

2. Perparkiran di jalan umum di lain pihak dapat mengganggu kelancaran lalu lintas;
3. Munculnya parkir liar, juru parkir gadungan dan premanisme. Timbulnya parkir liar ini tidak terbatas pada acara-acara insidental, tetapi merambah tempat-tempat ramai pengunjung, seperti pusat pembelanjaan, restoran, cafe, hotel, bahkan di gerai ATM dan warung kaki lima;
4. Karcis parkir seringkali tidak diberikan kepada pengguna parkir, khususnya di tepi jalan umum, ada juru parkir yang curang yaitu yang mengganti karcis dengan kartu yang dibuat persetujuan berwenang. sendiri tanpa instansi yang.

Sejatinya, pembinaan dan pengelolaan perparkiran merupakan kegiatan yang dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi di daerah. Hal ini dilakukan untuk menjamin terselenggaranya pembinaan yang berhasil mewujudkan penataan lingkungan perkotaan, kelancaran berlalu lintas ketertiban administrasi pendapatan daerah, serta mampu mengurangi beban sosial melalui penyerapan tenaga kerja (SK Menhub No 34 tahun 1990).

Latarbelakang yang timbul dalam terjadi perparkiran atau juru parkir di kota Yogyakarta tidak terlepas dari faktor adanya perubahan-perubahan yang terjadi dalam masyarakat, baik dalam demografi, ekonomi maupun sosial mempunyai implikasi tertentu kepada sektor parkir. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor menimbulkan persoalan lalu lintas dan mempengaruhi kegiatan perparkiran. yang ada diwilayah Kota yogyakarta itu sendiri. Dalam perseptif sosiologi, faktor sosial kontrol merupakan salah satu alat guna mengubah mengubah karakter masyarakat itu sendiri. Alat pengubah masyarakat yang dimaksud oleh Pound, dianalogikan

sebagai suatu proses mekanik. Hal ini terlihat dengan perkembangan dan transaksi bisnis yang memperkenalkan nilai dan norma baru. Peran “pengubah” tersebut dipegang oleh hakim melalui “interpretasi” dalam mengadili kasus yang dihadapinya secara seimbang (*balance*).⁸⁰

Sosiologi hukum menurut Soerjono Soekanto adalah suatu cabang ilmu pengetahuan secara analitis dan empiris mempelajari hubungan timbal balik antara hukum dengan gejala-gejala sosial lainnya.⁸¹ Berkaitan dengan persoalan muncul parkir di kota Yogyakarta yang mengandung klausul baku dan bertentangan dengan undang-undang, seperti ini sudah menjadi kebiasaan yang berlangsung terus menerus dan tidak jarang berkembang keberadaannya.

Mengenai persoalan ini, tidak ada perhatian yang serius dari pemerintah. Sementara itu, dari sisi masyarakat seperti tidak memperdulikan persoalan ini. Aturan yang pemerintah tetapkan tentang retribusi tempat khusus parkir dirasa belum cukup untuk menjadikan pengelola jasa parkir sadar untuk menerapkan aturan tersebut. Dengan demikian, perlu ada upaya lain yang harus dilakukan pemerintah untuk menumbuhkan kesadaran hukum bagi pengelola jasa parkir. Sehingga pengelola jasa parkir menghentikan praktik tersebut karena merugikan pihak pengguna jasa parkir.

A.1. Sosiologi Hukum dalam Pengaruh Perubahan Sosial

⁸⁰ Zainudin Ali, *Filsafat Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2006, hlm. 91.

⁸¹ Zainudin Ali, *Sosiologi Hukum*, Cet ke-1, Jakarta: Sinar Grafika, 2006, hlm. 1.

Hukum yang berkembang dalam masyarakat bukanlah hukum yang statis melainkan hukum yang dinamis. Sesungguhnya sistem hukum bukanlah semata-mata seperangkat aturan statis melainkan refleksi yang senantiasa berubah-ubah dari perkembangan terutama hubungan keragaman karakteristik sosial yang hidup dalam masyarakat baik masyarakat tradisional maupun masyarakat modern, baik perubahan secara cepat maupun perubahan secara lambat. Sejalan dengan pemikiran bahwa hukum adalah reflektif dari keragaman karakteristik sosial, maka tidak ada hukum yang tidak sejalan dengan kehidupan bermasyarakat.

Ralf Dahrendorf dalam Sunarto mengatakan bahwa setiap masyarakat tunduk pada proses perubahan dan perubahan ada dimana-mana, disensus dan konflik terdapat dimana-mana, setiap unsur masyarakat menyumbang pada disintegrasi dan perubahan masyarakat, setiap perubahan masyarakat didasarkan pada paksaan mengalami perubahan dan perubahan itu senantiasa produk konflik beberapa orang anggota terhadap anggota lainnya.⁸²

Pelopop perubahan memimpin masyarakat dalam mengubah sistem sosial dan di dalam melaksanakan hal itu langsung tersangkut dalam tekanan-tekanan untuk mengadakan perubahan, dan bahkan mungkin menyebabkan perubahan-perubahan pula pada lembaga-lembaga kemasyarakatan lainnya. Suatu perubahan-perubahan sosial yang dikehendaki atau direncanakan, selalu berada di bawah pengendalian serta pengawasan pelopor perubahan tersebut. Cara-cara untuk mempengaruhi

⁸² Sabian Utsman, *Dasar-dasar Sosiologi Hukum Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009, hlm. 211.

masyarakat dengan sistem yang teratur dan direncanakan terlebih dahulu, dinamakan *social engineering* atau *social planning*.⁸³

Tuntutan perubahan sosial sendiri, membawa dampak pada keberadaan sistem hukum yang selama ini berada dalam tahap monoton. Perubahan hukum secara *sunatullah*, natural, dan melalui seleksi alamiah mengalami perubahan dengan sendirinya, bukan persoalan hukum mau tidak mau, suka atau tidak suka, tetapi kembali pada persoalan perubahan itu sendiri. Jika hukum tidak mengalami perubahan maka akan mengalami banyak kendala baik itu yang berhadapan langsung dengan rasa keadilan masyarakat maupun persoalan penegakan hukum (*law enforcement*). Tuntutan yang terjadi pada diri hukum yang harus melakukan pemulihan - pemulihan terhadap eksistensinya dalam masyarakat akan member konsekuensi berbeda pada perubahan hukum yang akan dilakukan. Selama perubahan hukum itu responsif dan mengikuti irama hukum yang hidup dalam masyarakat, maka hukum akan selalu selaras dengan kehidupan masyarakat.

Hubungan korelasi pengaruh sosiologi hukum dalam melatarbelakngi parkir liar di Kota Yogyakarta ini merupakan wujud, dari berkurangnya ruang bagi pejalan kaki, lalu lintas menjadi macet dan ruang publik hanya dimiliki pihak tertentu. Kesadaran tersebut belum terbangun di tengah masyarakat sehingga kontrol sosial belum menjadi instrumen untuk mencegah pelanggaran aturan parkir. Guna memenuhi kebutuhan masyarakat maka pelrunya terbentuknya hukum sebagai sosial *control* masyarakat, diartikan sebagai pengawasan oleh masyarakat terhadap jalanya

⁸³ *Op. Cit.*, Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, hlm. 106.

suatu sistem dalam suatu daerah. Dengan demikian sosial *control* bertujuan mencapai keserasian antara stabilitas dengan perubahan yang ada dalam masyarakat.

Dari sudut sifatnya *sosial control* bersifat preventif atau represif, preventif merupakan usaha pencegahan terhadap terjadinya gangguan kepastian dan keadilan. Sedang usaha represif bertujuan mengembalikan keserasian hukum dengan masyarakat, proses *sosial control* dapat dilaksanakan tanpa kekerasan ataupun paksaan (*coercive*). fungsi adalah membentuk kaidah baru yang menggantikan kaidah lama, dalam *compulsion* diciptakan situasi seseorang terpaksa taat atau mengubah sikapnya menghasilkan kepatutan secara tidak langsung. Pada *pervasion*, norma atau nilai yang masuk dibawah sadar Dengan adanya norma-norma tersebut, akan setiap masyarakat diselenggarakan *sosial control* atau penguasaan sosial. Apabila perilaku manusia diatur oleh hukum tertulis dan perundang-undangan yakni keputusan penguasa yang bersifat resmi dan tertulis serta mengikat umum.

Perubahan dalam masyarakat telah memberikan pengaruh kepada cara-cara pendekatan terhadap hukum yang selama ini dipakai. Penulis menganggap pengaruh pertumbuhan demografi di wilayah kota Yogyakarta ini berlangsung begitu cepat, problem-problem sosial yang baru dan banyak timbulnya revolusi industri di kota pejalan ini, adalah faktor-faktor yang bisa disebutkan yang menyebabkan munculnya suatu gambaran sosial baru pada abad itu. Regulasi dan tata letak parkir yang ekonomis dalam menjangkau kebutuhan masyarakat, yang diterbitkan oleh pemerintah kota dirasa tidak cukup dalam muncul Parkir liar yang tumbuh seiring berkembangnya wisata di Yogyakarta.

Disamping faktor-faktor tersebut, negara juga makin banyak mencampuri urusan- urusan, seperti kesehatan, pendidikan, ekonomi dan sebagainya, hal-hal yang semula tidak menjadi perhatiannya. Perkembangan yang demikian itu membawa serta peranan dan pengaturan melalui hukum dan melontarkan suatu bahan baru untuk dibuat oleh para teoritis hukum.⁸⁴ Pergolakan sosial membuat kalangan bawah dituntut mampu memenuhi kebutuhan mereka dari sisi sosial yang kemudian mencari keuntungan melalui lahan parkir yang tidak sesuai dengan aturan pemerintah kota. Ditambah keterbatasan lahan ditengari penyebab maraknya juru parkir liar di Kota ini. Alhasil, tempat yang seharusnya tidak boleh dimanfaatkan untuk parkir akhirnya dijadikan lahan parkir. Bahkan si oknum juga menerbitkan karcis sendiri dengan tarif yang tidak wajar. Ada juga yang sama sekali tidak memberikan karcis.

Menelisik lebih jauh dari realitas diatas, penulis menganggap terciptanya realitas perubahan yang adalah didalam masyarakat, menurut sosiologi hukum cenderung didorong oleh reaksinya terhadap cara orang memandang tempat manusia dalam sisi masyarakat. Pendekatan-pendekatan yang tergabung dalam sosiologi hukum ini menolak aspirasi-aspirasi liberal yang menekankan faktor manusia sebagai individu.⁸⁵ Hal ini berarti sosiologi hukum ini melihat bahwa adanya kesatuan antara individu dan masyarakat, eksistensi kehidupan individu tidak hilang dalam eksistensi masyarakat. Olehnya itu kehidupan manusia bersifat

⁸⁴ Sajipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006, hlm. 291.

⁸⁵ *Ibid.*, hlm. 293.

sosial dan semuanya itu terjalin erat dengan adat kebiasaan, sistem kerja, pembagian keuntungan dan pembagian pemenuhan kebutuhan tertentu dan sebagainya.

Berdasarkan gambar di atas, dapat kita pahami bahwasannya peran sosiologi hukum dalam menyikapi praktek liar parkir di kota Yogyakarta, menjelaskan karakteristik sosiologi hukum sebagai berikut:

1. Sosiologi hukum bertujuan untuk memberikan penjelasan terhadap praktek-praktek hukum. Apabila praktek-praktek itu dibeda-bedakan ke dalam pembuatan undang-undang, penerapan dan pengadilan, maka ia juga mempelajari, bagaimana praktek yang terjadi pada masing-masing bidang tersebut. Serta sebab-sebabnya, faktor-faktor apa yang berpengaruh, latar belakangnya dan sebagainya. Konteks penelitian ini, sosiologi hukum berusaha untuk menjelaskan mengapa praktek parkir liar di Kota Yogyakarta marak, serta bagaimana pengaruh demografi di Yogyakarta yang berkembang serta aspek regulasi, operasional dan aspek pengawasan menjadi hal penting dalam permasalahan parkir liar ini.
2. Sosiologi hukum senantiasa menguji kesahihan empiris (*empirical validity*) dari suatu peraturan atau pernyataan hukum. Disini berkaitan dengan efektifitas keseluruhan peraturan daerah yang berkaitan dengan parkir, serta apakah peraturan tersebut sudah efektif dan layak diterapkan. Disini, perbedaan yang besar antara pendekatan tradisional yang normatif dan pendekatan sosiologis adalah, bahwa yang *pertama* menerima saja apa yang tertera pada peraturan

hukum, sedangkan yang *kedua* senantiasa mengujinya dengan data (empiris) yang dalam penelitian ini berada di wilayah Kota Yogyakarta.

3. Sosiologi hukum tidak melakukan penilaian terhadap hukum. Tingkah laku yang mentaati hukum dan yang menyimpang dari hukum sama-sama merupakan objek pengamatan yang setaraf. Ia tidak menilai yang satu lebih dari yang lain. Perhatiannya yang utama hanyalah pada memberikan penjelasan terhadap objek yang dipelajarinya. Sosiologi hukum tidak memberikan penilaian, melainkan mendekati hukum dari segi objektivitas semata dan bertujuan untuk memberikan penjelasan terhadap fenomena hukum yang nyata.

A.2. Perpustakaan dalam Perspektif Sosiologi Hukum Islam

Dalam persepektif hukum Islam penulis menyinggung peran sosiologi hukum Islam dapat dilihat pada perubahan masyarakat muslim yang ada di kota Yogyakarta, dan sebaliknya pengaruh masyarakat muslim di taman parkir terhadap perkembangan hukum Islam. Hubungan timbal balik ini dapat dilihat pada orientasi masyarakat muslim yang berubah disebabkan oleh ketentuan baru dalam hukum Islam. Perubahan tersebut yaitu perubahan orientasi masyarakat muslim dari urusan ibadah kepada urusan muamalat. Penerapan pendekatan sosiologi dalam studi Islam dapat dilihat dari pengaruh hukum Islam terhadap masyarakat dan perubahan masyarakat dan juga tingkat pengamalan agama masyarakat. Studi Islam dengan pendekatan sosiologi juga dapat mengevaluasi pola penyebaran agama dan seberapa jauh ajaran agama tersebut diamalkan oleh masyarakat.

Sejalan dengan sosiologi hukum sesuatu yang telah dikenal masyarakat telah menjadi kebiasaan dikalangan mereka baik berupa perkataan maupun perbuatan

yang dikenal dengan *al-'urf* yang dapat dijadikan dalil dalam penetapan hukum Islam. Dengan pengamatan atau survey masyarakat dipelajari kebiasaan yang dilakukan masyarakat dan seberapa jauh kebiasaan tersebut sesuai dengan ajaran agama yang dianutnya.

Sementara itu, untuk memecahkan persoalan parkir liar beserta penarikan tarif parkir, perlu melihat berbagai aspek permasalahan yang terjadi dalam suatu masyarakat, dan ini membutuhkan teori sosiologi hukum Islam. Sosiologi hukum menurut Soerjono Soekanto adalah suatu cabang ilmu pengetahuan secara analitis dan empiris mempelajari hubungan timbal balik antara hukum dengan gejala-gejala sosial lainnya.⁸⁶ Maksudnya sejauh mana hukum mempengaruhi tingkah laku sosial dan pengaruh tingkah laku sosial terhadap pembentukan hukum. Apabila pendekatan ini diterapkan dalam kajian hukum Islam, maka tinjauan hukum Islam secara sosiologis dapat dilihat pada pengaruh hukum Islam pada perubahan masyarakat muslim, dan sebaliknya perubahan masyarakat muslim terhadap perkembangan hukum Islam.⁸⁷

Penerapan hukum Islam dalam segala aspek kehidupan merupakan upaya pemahaman terhadap agama itu sendiri. Hukum Islam (fikih syari'ah) tidak saja berfungsi sebagai hukum sekular, tetapi juga berfungsi sebagai nilai-nilai normatif. Ia secara teoritis berkaitan dengan segenap aspek kehidupan dan merupakan satu-satunya pranata sosial dalam Islam yang dapat memberikan legitimasi terhadap perubahan-perubahan yang dikehendaki dalam penyelarasan antara ajaran Islam

⁸⁶ *Op. Cit.*, Zainuddin Ali, *Sosiologi Hukum.....*, hlm.1.

⁸⁷ Sudirman Tebba, *Sosiologi Hukum Islam*, UII Press, Yogyakarta, 2005, hlm. 1.

dan dinamika sosial. Aspek kehidupan sosial masyarakat yang senantiasa dinamis dipengaruhi oleh waktu dan tempat sangat diperhatikan oleh Islam, yaitu dengan mengangkat sebagai salah satu dasar pembentukan hukum Islam itu sendiri. Sejalan dengan sosiologi hukum, sesuatu yang telah dikenal oleh masyarakat serta telah menjadi kebiasaan dikalangan mereka baik berupa perkataan maupun perbuatan yang dikenal dengan al- 'urf dan dapat dijadikan dalil dalam penetapan hukum Islam. Kaidah hukum Islam bertujuan untuk mewujudkan kemaslahatan manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.⁸⁸

Pada kenyataannya kebiasaan-kebiasaan yang terjadi dalam masyarakat khususnya dalam hal praktik perparkiran ini, bertentangan dengan syara' dan aturan yang berlaku. Dalam undang-undang positif manusia, 'urf bertentangan dengan dengan undang-undang umum tidak diakui dan 'urf ini disebut 'urf fasid. Adapun 'urf yang rusak, tidak diharuskan memeliharanya, karena memeliharanya itu berarti menentang dalil syara' atau membatalkan dalil syara'.⁸⁹ Terjadinya 'urf fasid ini, disebabkan karena kurangnya kesadaran hukum masyarakat dan kurangnya pemahaman masyarakat tentang hukum yuridis dan hukum Islam serta aturan penggunaan klausul baku. Hal itu terjadi karena dakwah atau pengajian tidak pernah dilakukan. Selain itu, tidak adanya pelopor dari tokoh agama dan atau tokoh masyarakat setempat yang melakukan pembahasan tentang praktik perparkiran yang sesuai dengan aturan hukum.

⁸⁸ Abdul Wahab Khallaf, *Ushul Fiqh Kaidah Hukum Islam*, alih bahasa Faiz Muttaqin, Jakarta: Pustaka Amani, 2002, hlm. 291.

⁸⁹ Rachmat Syafe'i, *Ilmu Ushul Fiqih*, Cet. Ke-IV, Bandung: Pustaka Setia, 2010, hlm. 130.

Guna menciptakan kualitas pelayanan yang diinginkan masyarakat, juru parkir sebagai perpanjangan tangan dinas perhubungan dalam melaksanakan pelayanan yang langsung bertatap muka dengan pengguna layanan yaitu pengguna parkir tidak hanya memfokuskan kepada kendaraan yang diparkir atau meminta tarif parkir tapi juga harus memperhatikan kesopanan, keramahan, kenadalan dalam melaksanakan tugasnya. Keramahan memang satu kata yang cukup singkat namun memiliki dampak yang sangat penting bagi masyarakat yang menggunakan pelayanan. Keramahan merupakan suatu sikap yang mau tidak mau harus melekat dalam diri pelayanan. Tindak tanduk pegawai pelayanan sering menjadi bahan perhatian masyarakat. Keramahan petugas parkir akan dilihat.

B. Tinjauan Yuridis Penegakan Hukum Perparkiran Tanpa Izin di Wilayah Kota Yogyakarta

Penegakkan hukum (*law enforcement* atau *recht hand having*) adalah proses di lakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum sebagai pedoman hubungan hukum dalam kehidupan masyarakat dan bernegara. Penegakan hukum dapat di bagi menjadi dua, yakni pada tataran yang lebih luas dan tataran yang lebih sempit. Berbicara mengenai penegakkan dalam arti luas ialah upaya penegakan hukum yang melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Dalam artian siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau

melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum, berarti dapat dikatakan ia menjalankan atau menegakan.⁹⁰

Sedangkan dalam arti yang sempit, penegakan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum untuk menjamin dan memastikan tegaknya hukum, apabila diperlukan aparaturnya penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan upaya paksa, dalam hal ini dapat juga dikatakan sebagai dasar hukum dilakukannya penegakan hukum. Oleh karena itu penegakan hukum secara sempit akan menjadi fokus kajian dalam penelitian ini, khususnya penegakan dalam hal parkir liar masih sering dilakukan pelanggaran oleh oknum juru parkir.

Secara umum penegakan parkir telah diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam hal ini parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat danditinggalkan pengemudinya.tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi jalan raya secara keseluruhan. Dengan meningkatnya jumlah penduduk kota akan menyebabkan meningkatnya kebutuhan melakukan berbagai macam kegiatan. Kebanyakan penduduk di kota-kota besar melakukan kegiatan atau bepergian dengan menggunakan kendaraan pribadi sehingga secara tidak langsung diperlukan jumlah lahan parkir yang memadai.

Parkir merupakan salah satu unsur sarana yang Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi perkotaan. Masalah

⁹⁰ Yudi Setiawan dkk, *Hukum Administrasi Pemerintahan teori dan praktik*, Rajawali Pers, Depok, hlm. 187.

perparkiran tersebut terasa sangat mempengaruhi pergerakan kendaraan, di mana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktifitas tinggi, laju pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan. Pada umumnya kendaraan yang parkir di pinggir jalan berada sekitar tempat atau pusat kegiatan seperti: perkantoran, sekolah, pasar, rumah makan dan lain-lain.

Dalam rangka mengatasi permasalahan tersebut, maka diperlukan pengadaan lahan parkir yang cukup. Masalah parkir ini sangat berhubungan langsung dengan pola pergerakan arus lalu lintas kota dan keberadaan kendaraan yang ada adalah wilayah kota Yogyakarta yang kian meningkat, akan tetapi tidak semata juga keterbatasan lahan yang ada di wilayah kota Yogyakarta, tetapi ketepatan aturan dalam menjalankan atau menegakkan suatu aturan yang terpenting. Termasuk juga bagaimana budaya masyarakat yang menaati aturan, serta mempersoalkan penyimpangan izin parkir liar yang ditemukan.

Mengatasi Transportasi ada beraneka ragam instrument kebijakan yang dapat digunakan oleh pemerintah. Instrumen yang umum dikenal adalah peraturan atau regulasi, perizinan lokasi parkir dan pemberlakuan dan pengendalian harga. Pemerintah kota Yogyakarta memilih menggunakan instrumen regulasi sebagai sarana untuk mengendalikan dan mengelola sektor parkir. Untuk alasan mewujudkan penataan perparkiran yang lebih efektif dan efisien sehingga dapat mendukung kelancaran lalu lintas dan peningkatan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa parkir secara lebih baik. Berbagai kebijakan telah dilakukan oleh pemerintah daerah terkait perparkiran yang telah diterbitkan, yaitu :

1. Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran.
2. Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 16 Tahun 2011 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran. dasar hukum penyelenggaraan perparkiran.
3. Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha. Di samping soal dasar hukum penyelenggaraan perparkiran
4. Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 92 Tahun 2009 Tentang Pembentukan, Susunan, Kedudukan, Fungsi dan Rincian Tugas Unit Pelaksana Teknis Pengelolaan Kawasan Malioboro pada Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Yogyakarta.
5. Hingga Peraturan Walikota Nomor 2 Tahun 2019 Tentang Perparkiran

Tentang kondisi dan kebijakan perparkiran di Kota Yogyakarta, pakar dari Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada (PUSTRAL), Juhri Iwam menilai Pemkot Yogyakarta tidak mempunyai konsep dalam mengelola parkir. Peraturan daerah yang muncul lebih banyak menyoroati masalah tarif, bukan wilayah mana saja yang bisa dijadikan lahan parkir dan peningkatan pelayanan publik. Padahal, masalah pokoknya adalah kemunculan tukang atau juru parkir di lahan parkir yang ilegal dan fenomena preman perparkiran yang diduga dimanfaatkan pemerintah mendongkrak target setoran retribusi. Kondisi seperti ini menyebabkan kenyamanan para pengguna parkir terganggu. Dan kualitas

pelayanan yang diberikan oleh Pemerintah Daerah tentang perparkiran jadi tidak efisien.⁹¹

Melihat keadaan perparkiran parkir liar atau penulis contohkan parkit tepi jalan hingga kini di Kota Yogyakarta mempunyai masalah yang sangat banyak diantaranya dari hasil observasi awal penulis menemukan fenomena di beberapa titik diantaranya, di sepanjang Jalan Jend. Sudirman tepatnya depan Galeria Mall, banyak petugas parkir yang tidak sesuai izin dan tidak sesuai dengan ketentuan Perda. Kemudian Jl. Solo Yogyakarta tepatnya depan Gardena dimana petugas jarang memberikan karcis parkir malah mereka langsung meminta imbalan setelah pengunjung turun dari kendaraanya, dan yang terakhir di Alun-alun utara,. Aturan mengenai parkir yang dikelola oleh swasta sejatinya telah ditetapkan dalam Pasal 30 huruf (e) Perda tentang Perparkiran di Kota Yogyakarta, tpi di beberapa spot parkir yang ada jarang sekali terpasang papan tariah parkir dan rambu terdapat parkir.

Kemudian yang menarik dengan setoran juru parkir yang tidak sepenuhnya didasarkan atas perhitungan karcis, target pendapatan parkir di tepi jalan umum di Kota Yogyakarta tiap tahun selalu tercapai. Peran efektif tersebut dilakukan oleh koordinator wilayah (korwil) guna operasional pemungutan retribusi parkir sesuai dengan wilayah tugasnya dan tugas-tugas administrasi dan keuangan terkait dengan pemungutan retribusi parkir, semua hal tersebut ikut menentukan tercapainya target pendapatan parkir di wilayah Yogyakarta. Ini berbeda dengan

⁹¹ Wawancara dengan Juhri Iwan Agriawan, Koordinator Riset dan Pengembangan PUSTRAL UGM (Pusat Studi Transportasi dan Logistik), pada tanggal 28 November 2019.

temuan di daerah lain, seperti Kota Maduin misalnya, dimana ditemukan koordinator wilayah menjadi unsur penyebab tidak terealisasinya target pendapatan karena tidak menyetor ke Unit Pengelolaan Perparkiran.

Beberapa kejadian tersebut, menimbulkan tanda tanya terkait kualitas kebijakan perparkiran di Kota Yogyakarta, kejelasan tarif dan perasaan aman dan nyaman bagi pengguna parkir. Padahal, salah satu konsideran Perda Perparkiran dan Perda Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum secara jelas mengusung pelayanan perparkiran yang berorientasi kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jasa perparkiran. Dengan banyaknya juru parkir yang beroperasi di ruas-ruas jalan Kota Yogyakarta sekarang.

Menurut Taufik Sukmawan⁹² selaku Kepala Seksi Rekayasa Lalu Lintas kota Yogyakarta mengungkapkan bahwa dasar dari beberapa tempat yang meman diperuntukan untuk perparkiran dan menjadi lokasi primer dan sekunder dalam mengurai perparkiran di Kota Yogyakarta, beberapa sub-bagian ini dibagi menjadi beberapa tempat antara lain:

1. Penyelenggaraan perparkiran berdasarkan lokasi/tempat parkir di bedakan menjadi 2 (dua) yaitu: Parkir di luar badan jalan/*off street* dan parkir di dalam badan jalan/*on street*;
2. Parkir di dalam badan jalan hanya diselenggarakan pada ruas jalan tertentu yaitu jalan kota yang ditentukan melalui rambu/marka parkir. Jenis parkir ini hanya dapat diselenggarakan oleh pemerintah daerah/Kota Yogyakarta.

⁹² Wawancara tertulis dengan Taufik Sukmawan, selaku Kepala Seksi Rekayasa Lalu Lintas kota Yogyakarta, pada tanggal 3 Desember 2019, Pukul 11.00 WIB.

Untuk jenis parkir ini, pelaksanaannya berpedoman pada Perda Kota Yogyakarta Nomer 2 Tahun 2019;

3. Parkir diluar badan jalan dapat diselenggarakan oleh swasta/ perorangan sebagai jenis usaha baik berupa usaha perparkiran maupun menunjang usaha pokok (contoh Jl Prof Yohannes pada sisi barat, jalan Suryaatmajan atau Barat Hotel Melia purosani, kemudian belakang Ramayana). Pemerintah juga memiliki kewenangan penyelenggaraan usaha perparkiran yaitu berupa pelataran parkir dan taman parkir yang dibangun di atas lahan asset pemerintah daerah (contoh: Lahan Parkir Senopati, parkir Ngabean, Malliborro II (jalan Wahid Hasyim), kemudian parkir Sri wedari (Jl. Penembahan senopati), dan Abu Bakar Ali),⁹³ Tarif parkir yang diselenggarakan oleh swasta/perorangan berdasarkan hitungan investasi sendiri. Sedangkan milik pemerintah berpedoman pada Peraturan Daerah Nomo 5 Tahun 2012 Tentang Retribusi jasa umum, (Di dalam Perda ini, parkir TJU dibagi menjadi dua kawasan, yakni kawasan I dan kawasan II. Masing-masing kawasan memiliki ketentuan tarif parkir yang berbeda);⁹⁴
4. Parkir di tepi Jalan Umum diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dengan pola swakelola dengan melibatkan juru parkir yang berasal dari warga masyarakat.

⁹³ Perda Nomer 18 Tahun 2009 Pasal 3 ayat (1) Tentang Penyelenggaraan Perparkiran.

⁹⁴ Penjelasan dalam aturan Perda Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Retribusi jasa umum, terkait ketentuan tarif parkir adalah sebagai berikut : "Di *Kawasan I* (tarif parkir) sepeda motor Rp 1 ribu, mobil sedan/jeep Rp 2 ribu, bus sedang Rp 15 ribu, truk sedang Rp 15 ribu, bus besar Rp 20 ribu, truk besar Rp 20 ribu, truk gandengan/sumbu III Rp 30 ribu," jelasnya. "Di *Kawasan II* (tarif parkir) sepeda motor Rp 1 ribu, mobil sedan/jeep Rp 2 ribu, bus sedang Rp 10 ribu, truk sedang Rp 10 ribu, bus besar Rp 15 ribu, truk besar Rp 15 ribu, truk gandengan/sumbu III Rp 20 ribu,".

Dampak terbatasnya daya tampung areal parkir yang menyebabkan kemacetan kendaraan dan mengurangi kenyamanan pengguna jalan. Misalnya saja di Depan Kantor Pos Besar, areal yang seharusnya hanya untuk parkir kendaraan roda dua dan terpasang larangan parkir justru dimanfaatkan untuk kendaraan mini bus dan mobil pribadi. Pemerintah Kota Yogyakarta telah memasang markas larangan parkir di beberapa titik. Prakteknya justru di bawah marka larangan parkir terlihat barisan kendaraan yang sedang terparkir. Tidak hanya itu, banyak masyarakat yang memanfaatkan lahan pribadi untuk parkir dan ini tidak berizin sehingga pendapatannya tidak termasuk dalam pendapatan anggaran Kota Yogyakarta. Selain tidak berizin, parkir liar tersebut juga tidak sesuai dengan tata ruang yang ada. Petugas pelaksana tentu saja juga tidak memiliki legalitas (surat tugas dari pejabat yang berwenang). Akibatnya jika terjadi penyimpangan maka pertanggungjawaban menjadi tidak jelas.

B.1. Jenis Pelanggaran Oknum Parkir Liar di Kota Yogyakarta

Dalam praktek pengolahan perparkiran di tepi jalan umum samapi dengan penghujung akhir Tahun 2019 di kota Yogyakarta masih belum terrealisasikan penertibannya. Hal ini dapat di lihat dari praktek maraknya pungutan liar yang terjadi di beberapa lokasi di kota Yogyakarta. Jika di lihat dari sudut legalitasnya pemungutan parkir tentu hal ini sudah menyalahi aturan yang tertera di dalam lampiran Perda Nomor 4 Tahun 2012 tentang Retribusi Jasa Usahan dalam bab tarif retribusi tempat khusus parkir dimana Di *Kawasan I* (tarif parkir) sepeda motor Rp 1 ribu, mobil sedan/jeep Rp 2 ribu, bus sedang Rp 15 ribu, truk sedang Rp 15 ribu, bus besar Rp 20 ribu, truk besar Rp 20 ribu, truk gandengan/sumbu III Rp 30

ribu," jelasnya. "Di *Kawasan II* (tarif parkir) sepeda motor Rp 1 ribu, mobil sedan/jeep Rp 2 ribu, bus sedang Rp 10 ribu, truk sedang Rp 10 ribu, bus besar Rp 15 ribu, truk besar Rp 15 ribu, truk gandengan/sumbu III Rp 20 ribu,".

Ironisnya, pemungutan parkir tersebut tidak disertai dengan bukti otentik yang menyertainya, sebagaimana yang tertera di dalam Pasal 10 Perda No 2 Tahun 20179 Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Tentang Tentang Perparkiran, yang berbunyi "(1) Juru Parkir wajib dalam huruf (d) menyerahkan karcis parkir resmi yang telah di porporasi oleh Pemerintah Daerah sebagai tanda bukti untuk setiap kali parkir dan memungut retribusi sesuai dengan ketentuan yang berlaku; (e) menggunakan karcis parkir yang diterbitkan Pemerintah Daerah untuk 1 (satu) kali parkir;⁹⁵ serta Pasal 37 ayat 2 huruf (d) Pengelola atau Petugas Parkir di Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan insidental wajib menyerahkan karcis parkir resmi yang telah di porporasi oleh Pemerintah Daerah sebagai tanda bukti untuk setiap kali parkir dan memungut retribusi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Hal ini merupakan suatu bentuk yang tidak ideal atau dengan kata lain telah jauh dari konsepsi awal akan di pungut biaya tarif parkir, guna memberi rasa aman tentram dan damai bagi masyarakat ikhwal keamanan berkendara dan tujuan untuk berkontribusi bagi kemajuan daerahnya. Argumentasi ini berangkat dari adanya keselarasan penarikan retribusi daerah untuk kemajuan daerah, artinya dari masyarakat untuk masyarakat dan daerah. Tiga hal ini merupakan hal yang tidak bisa di lepaskan satu dengan yang lainnya, terlepas ada beberapa faktor lainnya

⁹⁵ Wawancara tertulis dengan Ibu Etik Estimayasti selaku Kepala Subbagian Umum Dinas Perhubungan DIY, pada tanggal 3 Desember 2019, Pukul 10.00 WIB.

dalam tataran praktek sehingga upaya ini tidak dapat terwujud sebagaimana mestinya, seperti praktek pungli ini.

Terakhir, dalam hal petugas yang menarik pungutan ini, bukanlah petugas yang resmi yang oleh dinas perhubungan selaku regulator (pemberi izin) membolehkan menarik pungutan ini untuk di jadikan sebagai salah satu pendapat daerah melalui Dinas Perhubungan sebagaimana Pasal 10 ayat (1) Juru Parkir wajib: menggunakan pakaian seragam, tanda pengenal serta perlengkapan lainnya yang ditetapkan oleh Pejabat yang ditunjuk; kemudian Pasal 21 ayat 1 huruf (a) Juru Parkir pada Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik jalan Insidental wajib: menggunakan tanda pengenal serta perlengkapan lainnya yang ditetapkan oleh Walikota atau Pejabat yang ditunjuk.

Hal-hal tersebut, seringkali di lakukan oleh oknum masyarakat yang telah diberi izin untuk menarik tarif parkir di tepi jalan umum, dengan cara menggunakan seragam lisensi tapi tidak memberikan karcis atau tanda terima dilaksanakan pemungutan. Sehingga pelaksanaan penyeteroran secara berkala menjadi tidak sesuai dengan apa yang terjadi di lapangan. Bahkan terdapat oknum yang tidak berlisensi mencetak/membuat alat kelengkapan parkir secara mandiri dengan tujuan pengalokasian pemungutan untuk diri sendiri . Tentu hal ini sangatlah di sayangkan dapat terjadi, yang secara nyata merugikan daerah bahkan negara dan masyarakat.

Sebagaimana wawancara yang telah dilakukan penulis dengan Dinas Perhubungan kota Yogtakarta , bahwa penegakan hukum terhadap pelanggaran parkir yang terjadi ialah pendekatan secara persuasif dan tindakan, ada beberapa

aspek kedua tindakan tersebut dapat dilakukan. Pertama, secara persuasif dilakukan jika terjadi hal-hal :⁹⁶

1. Juru parkir menarik retribusi diluar tarif yang tercantum dalam Peraturan Daerah;
2. Juru parkir dilarang menarik retribusi tanpa menggunakan karcis yang telah disediakan;
3. Juru Parkir dilarang menggunakan badan jalan larangan parkir untuk area parkir; dan
4. Juru parkir tidak menggunakan atribut/ perlengkapan (identitas Dinas Perhubungan).

Keempat hal tersebut merupakan cerminan dari Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2019 tentang perparkiran di wilayah Kota Yogyakarta khususnya Pasal 10 ayat (1) huruf (d) dan (e).

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan para pelaku pengguna parkir tanpa izin di wilayah Kota Yogyakarta, berikut hasil wawancara:

1. Depan Gardena Jalan Solo pada tanggal 2 Desember 2019, pukul 15.00 WIB.

- Didik Harianto, 26 tahun, Mahasiswa: “Kalau parkir disini itu lebih mudah, lebih simpel tidak perlu antri seperti di XXI meskipun harganya selisih.”

⁹⁶ Hasil wawancara Tertulis dengan Immanudin Aziz Kepala Seksi Pengelolaan Perparkiran, Kota Yogyakarta, pada tanggal 1 Desember 2019 Pukul 09.30 WIB.

- Febri, 23 tahun, Mahasiswa: “Parkir disini gak perlu antri tinggal taruh aja langsung ada yang merapikan.”
- Dian, 24 tahun, Mahasiswa: “Tidak banyak memakan waktu mas, bahkan saya malah tidak tahu kalau ada pengelola parkir tanpa izin dan parkir resmi dari pemerintah.”

2. Silol Coffe, Jalan Suroto, Kota Baru pada tanggal 3 Desember 2019, pukul 19.00 WIB.

- Nisa, 20 tahun, Pengunjung Silol: “Adanya parkir disini mas, jadi ya saya parkir disini, memang sih harganya agak mahal parkirnya.”
- Rezi, 22 tahun, Pengunjung Silol: “Terpaksa parkir disini mas, soalnya didalam penuh, tak kira memang parkirannya ada yang mengelola.”
- Dinar, 24 tahun, Pengunjung Silol: “Setau saya parkir di Jogja sudah ada yang mengkoordinir, jadi saya parkir sesuai tempat yang disediakan, gak perlu mikir ada izin atau tidak.”

3. Depan Galeria Mall, Jalan Jenderal Sudirman No. 99-101 pada tanggal 3 Desember 2019, pukul 21.00 WIB.

- Satrio, 27 tahun, Pengunjung Galeria Mall: “Lebih praktis mas parkir disini gak perlu antri dan kalau mau keluar ya tinggal keluar aja.”
- Fani, 24 tahun, Mahasiswa: “Lebih gampang aja, udah ada tukang parkirnya yang mengatur motornya, walaupun agak mahal harganya tapi gak ribet kan, gausah masuk ke *basement* mall.”

- Fido, 22 tahun, Pengunjung Galeria Mall: “Saya sudah tau lama parkiran disini mas, sudah sering parkir disini. Kalau gak ke burjo ya ke Galeria Mall. Saya kira ini ya parkiran resmi mas, orang tukang parkirnya juga pakai rompi orange itu.”

Berikut penulis akan menyajikan beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh oknum juru parkir di wilayah Kota Yogyakarta yang mengacu pada Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2019 tentang peparkiran dalam bentuk tabel:

No	Tanggal	Jenis Pelanggaran	Tempat
1	1 November 2019	Tarif Retribusi tidak sesuai Perda	Kawasan samping Ramayana Malioboro
2.	1 November 2019	Tidak Menggunakan karcis	Depan Gardena Jl. Solo
3.	2 November 2019	Tidak sesuai dengan terif retribusi parkir	Jl. Suryajatman
4.	3 November 2019	Karcis tidak sesuai dengan ketentuan Perda	Nol Kilometer
5,	4 November 2019	Tidak Menggunakan karcis dan tidak ada Rambu parkir	Jl. Jend. Soedirman No. 99-101
6.	5 November 2019	Tidak menggunakan karcis dan tarif retribusi tidak sesuai Perda	Silol Coffe, Kota Baru, Jl. Suroto

7.	7 November 2019	Penggunaan Parkir Bahu jalan dan tidak menggunakan Karcis	Jl. Faridan M. Noto No.7, Kota Baru
8.	9 November 2019	Retribusi tidak sesuai dan Harga karcis dicoret pada bagian nominal	Komplek Alun-alun Utara
9.	11 November 2019	Tidak menggunakan Karcis. Kendaraan roda 2 naik ke trotoar Jalan.	Alun-alun Selatan
10	12 November 2019	Tidak menggunakan Karcis parkir, Kendaraan Roda 2 naik ke Trotoar	PKU Muhammadiyah, Ngupasan.

Tabel 1. Jenis Pelanggaran Parkir di Kota Yogyakarta di Bulan November 2019.

B. 2. Penerapan Sanksi Parkir Liar di wilayah Kota Yogyakarta

Sebagaimana wawancara yang telah dilakukan penulis dengan Dinas Perhubungan kota Yogyakarta bahwa parameter penegakan hukum berkaitan dengan parkir liar yang ada sekarang adalah melalui pendekatan secara persuasif dan tindakan yustisi. Hal ini secara tegas memberikan tindakan ke pelaku parkir liar.

Penegakan ini diawali dengan pembinaan hingga tindakan yustisi.⁹⁷ Sedangkan jika pelanggaran dilakukan juru parkir resmi, maka surat tugas mereka

⁹⁷ Lihat Pasal 55 ayat (1) dan (2) dan Pasal 58 Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2019.

bisa dicabut. Tindakan terhadap pelanggaran parkir tidak hanya diberikan kepada juru parkir saja tetapi pengguna kendaraan juga bisa dikenai sanksi. Jika ini terus ditingkatkan maka, dirasa sangat memberikan dampak yang signifikan terutama tata kelola jalan parkir di kota Yogyakarta. Sesuai dengan peraturan nomor 2 Tahun 2019 tentang perparkiran, yaitu terkait tindakan awal yang dilakukan. Tentu dalam berlangsungnya aspek penindakan tersebut, dibutuhkan investigasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, hal ini dilakukan agar pemberhentian yang dilakukan dapat secara objektif tanpa dengan sewenang-wenang dilakukannya pemberhentian perparkiran tersebut. Sebagaimana asas praduga tidak bersalah di dalam ilmu hukum. Maka begitu lah asas yang diusung oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, menjunjung aspek legalitas murni dengan pertimbangan asas praduga tak bersalah.

Pada juni 2018 Sebanyak 19 juru parkir ditindak Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Yogyakarta. Mereka kedapatan melanggar perda nomor 5 tahun 2012 dengan menaikkan tarif parkir tidak sesuai ketentuan alias "nuthuk". Adapun ke-19 juru parkir tersebut empat di antaranya merupakan juru parkir resmi atau berizin, dan sisanya juru parkir liar. Selama ini mereka beroperasi di sejumlah tepi jalan umum di Kota Yogyakarta.

Sanksi pidana ringan juga telah diterapkan oleh dinas perhubungan kota Yogyakarta dimana Tiga juru parkir yang diduga melakukan pelanggaran tarif parkir selama libur akhir tahun di Kota Yogyakarta dan Ketiganya berasal dari dua lokasi yang berbeda. Dua pelaku parkir dari tempat khusus parkir swasta di belakang Ramayana dan satu pelaku parkir dari Jalan Suryatmajan atau barat Hotel

Melia Purosani," kata Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta Imanudin Aziz. Dua juru parkir dari swasta di belakang Ramayana itu diketahui menerapkan tarif yang cukup tinggi dan tidak sesuai dengan peraturan, yaitu Rp 20.000 dan Rp 25.000 untuk mobil. "Di TKP swasta, aturan penerapan tarif parkir adalah progresif. Tetapi pelaku menerapkan tarif yang sama, yaitu Rp 20.000 dan Rp 25.000," katanya. Kedua juru parkir tersebut belum pernah terjerat kasus serupa sebelumnya. Sedangkan satu pelaku dari parkir tepi jalan umum di Jalan Suryatmajan juga diketahui menerapkan tarif parkir Rp 20.000 untuk mobil.

Pada tataran praktek, Pemerintah Kota Yogyakarta khususnya Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam melakukan penerapan sanksi terhadap juru parkir yang melanggar ketentuan yang berlaku seama ini hanya berupa tindakan persuasif saja yaitu berupa pembinaan secara langsung yang dilakukan oleh tim operasi di lapangan dan melalui sosialisasi pembinaan yang dilakukan 1-2 bulan sekali oleh Dinas Perhubungan.

Selain itu sistem yang swakelola dalam pengelolaan perparkiran yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan kurang efektif, sehingga terdapat banyak tindakan yang dilakukan oleh juru parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan tidak dapat ditindak dengan tegas oleh dinas Perhubungan kota Madiun. Sistem swakelola ini memposisikan Dinas Perhubungan sebagai Pembina dalam hal perparkiran sementara masyarakat yang bekerja sama dengan Dinas Perhubungan diposisikan sebagai binaan dari Dinas Perhubungan.

Menurut bapak Imanunis Aziz, sebagai mana hubungan pembina dengan binaannya, tugas pembina hanyalah melakukan pembinaan terhadap binaannya.

Jika didapati terdapat binaan yang tidak taat pada ketentuan yang berlaku maka akan diberi peringatan, jika tetap tidak bisa taat pada ketentuan yang berlaku maka binaan yang bersangkutan tersebut akan ditarik kartu anggotanya sehingga tidak dapat menjadi juru parkir lagi. Tapi masalahnya ketika banyak binaan yang ditarik kartu anggotanya maka anggota juru parkir yang resmi akan semakin berkurang jumlahnya. Jadi Dinas Perhubungan di sini bukan tidak bersikap tegas pada juru parkir tetapi lebih diutamakan untuk penegakan hukum secara persuasif pada juru parkir yang melanggar ketentuan yang berlaku.

Untuk menjawab permasalahan penegakan hukum ini ada baiknya jika kita menyimak hasil observasi dari pemerintah kota Yogyakarta dalam mengentas permasalahan ini, agar penelitian ini dapat dilakukan secara objektif, menurut hemat penulis solusi yang dapat kita ambil agar penegakan hukum pada pelanggaran parkir liar di Kota Yogyakarta secara tegas menggunakan instrumen repressif. Kepala Bidang Parkir Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sendiri Imanuddin Aziz mengatakan, solusi saat ini adalah tepat dan dengan tidak henti-hentinya membawa jukir dan tukang parkir liar yang melanggar ke pengadilan. Meskipun biaya denda dirasa terlalu murah dan tidak menimbulkan efek jera, jika dilakukan berkali-kali ternyata membuat mereka perlahan-lahan jera.