Jurnal Preferensi Hukum | ISSN: 2746-5039
Vol. 3, No. 2 – Mei 2022, Hal.370-378| Available online at
https://www.ejournal.warmadewa.ac.id/index.php/juprehum
DOI: https://doi.org/10.55637/jph.3.2.4946.370-378

FUNGSI PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PENERTIBAN TARIF ANGKUTAN DI PROVINSI BALI

Komang Ikka Shintya Daivi, Anak Agung Sagung Laksmi Dewi, Luh Putu Suryani
Fakultas Hukum, Universitas Warmadewa, Denpasar - Bali, Indonesia
Ikasintya12@gmail.com, laksmiidewi29@gmail.com & putusuryani099@gmail.com

Abstrak
Angkutan umum merupakan salah satu bagian dari bidang transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat Bali. Komponen penting dalam pengoperasian angkutan umum yang harus diperhatikan yaitu penentuan tarif. Tujuan penelitian adalah untuk menganalisis mekanisme penertiban tarif angkutan umum oleh Dinas Perhubungan Provinsi Bali dan untuk mengkaji hambatan pada saat pelaksanaan penertiban Tarif angkutan umum di Provinsi Bali. Metode Penelitian dalam penulisan ini menggunakan Penelitian Empiris dengan menggunakan pendekatan sosiologis dan pendekatan konseptual. Hasil menunjukkan bahwa Pemerintah memiliki kewenangan yang terbatas dalam penetapan tarif. Adapun kewenangan tarif angkutan umum orang di Provinsi Bali antara lain,angkutan online, taksi konvensional dan angkutan AKDP. Akibat pandemi, sebagian besar pengusaha bidang transportasi menjadi rugi, hal tersebut menjadi faktor adanya kecurangan pengenaan tarif . Selain itu, kurangnya tenaga PPNS dan belum tersedianya alat khusus untuk membaca barcode turut menjadi hambatan. Dinas Perhubungan disarankan agar mengkaji aturan tarif yang komprehensif, serta menambah anggota PPNS dan segera menganggarkan biaya untuk ketersediaan alat canggih agar dapat mengatasi hambatan yang terjadi.
Kata Kunci: Angkutan Umum, Penertiban, Tarif

Abstract
Public transportation is one part of the transportation sector that is widely used by the Balinese people. An important component in the operation of public transportation that must be considered is the determination of tariffs. The purpose of the study was to analyze the mechanism for controlling public transport fares by the Bali Provincial Transportation Service and to examine the obstacles during the implementation of controlling public transport fares in the Province of Bali. The research method in this paper uses empirical research using a sociological approach and a conceptual approach. The results show that the Government has limited authority in setting tariffs. The authority for public transportation rates for people in Bali Province includes online transportation, conventional taxis, and AKDP transportation. As a result of the pandemic, most entrepreneurs in the transportation sector have lost, this is a factor in the existence of fraud in the imposition of tariffs. In addition, the lack of PPNS personnel and the unavailability of special tools to read barcodes are also obstacles. The Department of Transportation is advised to review comprehensive tariff rules, as well as add PPNS members, and immediately budget for the availability of sophisticated equipment in order to overcome the obstacles that occur.
Keywords: *Control, Public Transportation, Tariffs*

I. PENDAHULUAN

Transportasi adalah kebutuhan penting bagi semua orang, yang secara efektif memindahkan wisatawan dan produk mulai dari satu tempat kemudian ke tempat berikutnya dan bekerja dengan asosiasi dengan tempat yang berbeda. Permasalahan transportasi yang terjadi di Indonesia antara lain penentuan jenis moda transportasi umum, desain jaringan, jalur transportasi yang diperbolehkan, strategi berhenti dan rambu-rambu lalu lintas. Hal ini membuahkan hasil yang cerdas, khususnya kebutuhan akan keselarasan antara perkantoran dan yayasan, khususnya di bidang transportasi. Hal ini direncanakan untuk membantu mobilitas penduduk dalam melakukan latihan mereka (Purwosutjipto, 1991).

Lalu lintas sebagaimana diatur dalam Peraturan Nomor 22 Tahun 2009 yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perkembangan kendaraan dan orang perseorangan dalam Lalu

Lintas Jalan. Sebagai komponen dari kerangka transportasi umum, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus mengembangkan kapasitas dan tugasnya yang sebenarnya untuk mengakui keamanan, bantuan pemerintah, dan permintaan lalu lintas. Hal ini dilakukan untuk membantu perputaran keuangan dan peningkatan ilmu pengetahuan, inovasi, kemandirian daerah, dan tanggung jawab penyelenggaraan negara (Wijaya, 2016).

Angkutan umum merupakan salah satu transportasi yang banyak dimanfaatkan oleh masyarakat Indonesia dalam menunjang kelancaran kegiatan di daerah. Pekerjaan yang berbeda dari kendaraan umum adalah pergantian acara lokal, lampu lalu lintas dan penghematan energi (Muhammad, 1991). Angkutan umum ini menjadi pilihan untuk menjawab kebutuhan masyarakat akan transportasi yang semakin meningkat. Angkutan umum pemudik dalam buku Waparni disebut sebagai angkutan pemudik yang dilengkapi dengan sistem sewa atau cicilan dan motivasi diadakannya angkot adalah untuk memberikan pelayanan transportasi yang baik dan baik bagi daerah setempat. (Waparni, P. Suwardjoko. 1990). Bagian utama dalam kegiatan angkutan umum yang harus diperhatikan adalah kepastian retribusi. Hal ini dikarenakan angkutan umum bersifat massal sehingga biaya transportasi dapat dibebankan untuk mendukung klien atau wisatawan. Daerah Bali memiliki tingkat kemajuan yang cukup signifikan, baik dari segi ekonomi maupun perkembangan penduduk. (Dian, Rahmad. 1993)

Masyarakat di Bali yang sebagian besar disibukkan dengan perdagangan, administrasi, industri dan administrasi, sangat bergantung pada angkutan umum wisatawan dalam melakukan aktivitas sehari-hari maupun menggunakan kendaraan pribadi, baik untuk wilayah metropolitan maupun antar kota. Untuk memenuhi permintaan lalu lintas, khususnya transportasi terbuka, tugas otoritas publik sangat penting. Kewenangan umum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan adalah Bagian Perhubungan. Bagian Perhubungan (DISHUB) adalah komponen pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dimotori oleh Atasan Pembantu dan berkedudukan di bawah dan dapat diandalkan oleh Pejabat melalui Sekretaris Daerah.

Administrasi Transportasi Umum Bali berperan penting sebagai tempat kerja yang menangani bidang transportasi pada umumnya, termasuk mengarahkan dan menata jaringan jalur Kendaraan di Wilayah Bali. Tenaga ahli di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diberikan oleh Peraturan atau Pedoman yang sesuai kepada Pemerintah Daerah, untuk itu Pemerintah Bersama, khususnya di Daerah Bali disetujui untuk memberikan hibah kepada:

Kewenangan Angkutan Terbuka Bagi Pemerintah Biasa khususnya Pemerintah Bali Bersama atas nama Penyelenggara Transportasi Umum Bali, diberikan apabila kendaraan/angkutan dalam kegiatannya meliputi 2 (dua) Rukun/Komunitas Kota atau lebih, meskipun dalam hal kemungkinan tugasnya melampaui 2 (dua) Wilayah atau lebih yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat, termasuk semua hibah. Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), adalah angkutan dari satu Kota/Kabupaten ke Kota/Kabupaten lain antar daerah Kota/Kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi dengan menggunakan Mobil Bus Umum yang terikat dalam trayek. Angkutan Taksi Konvensional, adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan. Angkutan Sewa Khusus (On Line) adalah pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, ke Bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan Aplikasi berbasis teknologi informasi.

Soal kepastian tarif angkutan umum, akan disesuaikan dengan kekuatan otoritas publik sesuai aktivitas angkutan umum. Kepastian tarif kendaraan umum harus mengacu pada Peraturan Kepala Perwakilan Bali Nomor 5 Tahun 2015 tentang Pajak Jarak Terjauh (TBA) dan Retribusi Batas Bawah (TBB) Antar Kota Antar Angkutan Umum Wisatawan Umum (AKDP), serta bergabung dengan kursus dinavigasi. Untuk penetapan pungutan atas angkutan, khususnya angkutan taksi tradisional dan angkutan sewa luar biasa, Badan Publik memberikan pedoman mengenai tarif batas atas dan batas bawah kepada pelaku usaha di dalam kawasan angkutan. Soal pengesahan bea masuk, Pemerintah Bali Commonplace sebenarnya perlu melakukan review terhadap retribusi yang diajukan pelaku usaha transportasi agar mendapatkan tarif yang masuk akal. Untuk angkutan AKDP, kepastian pungutan langsung diberikan oleh Pemerintah Bali Biasa dengan mempertimbangkan beberapa bagian, misalnya jarak, kondisi jalan dan biaya bahan bakar minyak. Meski demikian mengacu pada Perda Bali Nomor 5 Tahun 2015 tentang Retribusi Jarak Jauh dan AKDP Titik Putus Pajak Jarak Jauh.

Penatalaksanaan yang dilakukan oleh Administrasi Perhubungan Umum Bali pada hakikatnya sepenuhnya ditujukan untuk penanganan apabila terjadi kelainan pada angkutan terbuka. Dalam menyelesaikan pengurusan/pengendalian, Dinas Perhubungan harus mengatur dan membantu Kepolisian di daerahnya masing-masing, mengingat Dinas Perhubungan tidak secara alami diperbolehkan untuk melakukan pengendalian jalan, kecuali orang-orang yang memiliki Badan Pemerintah. Surat Pernyataan Spesialis Pegawai (PPNS). Pakar Kepegawaian Pemerintah (PPNS) yakin Pejabat Pegawai Negeri yang menurut pedoman hukum didelegasikan sebagai pemeriksa dalam batas-batas hukum yang merupakan alasan yang sah untuk masing-masing.Dikarenakan pihak Dinas Perhubungan tidak seluruhnya adalah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) maka sangat terbatas dan sangat sulit bagi Dinas Perhubungan untuk melakukan penertiban, sehingga pihak Dinas Perhubungan harus bekerjasama dengan pihak Kepolisian, karena Sesuai dengan Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) adalah salah satu pengemban fungsi Kepolisian maka dari itu personil Kepolisian sudah otomatis sebagai PPNS dan pihak Kepolisian berhak melakukan penertiban di jalan raya.

Beberapa penelitian yang berhubungan dengan penelitian ini: Penelitian yang membahas mengenai Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Travel Ilegal di Kota Pekanbaru (Sari, 2019). Analisis Hukum Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal Transportasi Publik Kota Makassar (Al-qadri, 2022). Implementasi Perizinan Trayek Angkutan Kota Dalam Rangka Meningkatkan Kualitas Pelayanan Transportasi di Kota Malang (Sanyoto, 2018). Efektivitas Pelayanan Angkutan Kota Bersubsidi Berdasarkan Peratuan Bupati Nomor 23 Tahun 2017 di Kabupaten Lumajang (Ferdiansyah, 2018). Sehingga penelitian ini berfokus untuk mengkaji fungsi pengawasan dinas perhubungand dalam penertiban tariff angkutan di Provinsi Bali dengan tujuan untuk menganalisis mekanisme penertiban tarif angkutan umum oleh Dinas Perhubungan Provinsi Bali dan untuk mengkaji hambatan pada saat pelaksanaan penertiban Tarif angkutan umum di Provinsi Bali.

II. METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris adalah sebuah metode penelitian hukum yang berfungsi untuk melihat hukum dalam harian nyata atau dapat dikatakan melihat secara langsung, meneliti bagaimana bekerjanya hukum di lingkungan masyarakat. Penelitian hukum empiris dapat dikatakan sebagai penelitian hukum sosiologis, bahwa penelitian hukum yang diambil dari fakta-fakta yang ada didalam suatu masyarakat, efektivitas aturan umum, implementasi aturan umum, peranan lembaga atau institusi hukum dalam penegakan hukum terhadap masalah sosial. Pendekatan analisis konsep hukum adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara memahami konsep-konsep hukum, pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum yang berkaitan dengan pengawasan dan penindakan perlindungan hukum (Suratman & Dillah, 2013).

III. HASIL PEMBAHASAN

1. Mekanisme Penertiban Tarif Angkutan Umum Oleh Dinas Perhubungan Di Provinsi Bali

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan umum yang dilengkapi dengan sistem sewa atau cicilan. Motivasi utama di balik kehadiran angkutan umum pemudik adalah untuk memberikan administrasi transportasi yang baik dan baik untuk daerah setempat. Karena transportasi massal, biaya transportasi merupakan kewajiban bersama, sehingga kerangka transportasi umum menjadi efektif mengingat biaya transportasi sangat rendah. Selain itu, pemanfaatan jalan cukup baik bagi para pemudik. Kehadiran angkutan umum, khususnya yang bersifat massal, berimplikasi pada penurunan jumlah kendaraan yang berlalu lalang. Ini sangat penting sejauh lampu lalu lintas.

Motivasi utama di balik kehadiran angkutan umum wisatawan adalah untuk memberikan administrasi transportasi yang baik dan bagus untuk daerah setempat. Proporsi bantuan yang layak adalah bantuan yang terlindung, cepat, sederhana dan bermanfaat. Demikian juga, kehadiran angkutan umum pelancong juga membuka pintu kerja. Biaya keuntungan transportasi yang masih mengudara melalui kerangka pajak, terjadi secara keseluruhan dan tidak ada pengaturan lain yang mengikat organisasi transportasi umum dan klien administrasi atau pemilik barang dagangan dengan pengecualian standar yang telah ditulis dalam buku pajak. Retribusi yang berlaku di Indonesia berlaku untuk beberapa jenis transportasi tol yang unik untuk setiap metode transportasi. Tol transportasi tidak

ditentukan oleh otoritas publik. Pengaturan dan aturan pajak terkait terdiri dari tarif kargo dan tarif transportasi wisatawan. Untuk transportasi traveller, berlaku tarif yang layak (*fixed costs*).

Transportasi tidak sepenuhnya diselesaikan oleh elemen yang berbeda. Faktor fundamental yang mempengaruhi biaya transportasi adalah jarak, berat dan ketebalan. Jarak adalah variabel utama yang menentukan biaya transportasi. Variabel kedua dalam mendorong biaya transportasi adalah bobot. Semakin berat produk yang dikirim, semakin besar pula biaya transportasinya. Komponen ketiga yang menentukan biaya transportasi adalah ketebalan. Ketebalan adalah campuran berat dan volume. Faktor ketebalan ini penting, karena sebagian besar satuan penentuan tarif angkutan dinyatakan dalam Rupiah per berat (kilogram atau ton).

Di wilayah Bali, pedoman penerimaan kendaraan umum memiliki 2 (dua) jenis, yaitu angkutan individu dan angkutan produk. Dalam tulisan ini, pembicaraan hanya akan mencakup pengaturan bea masuk kendaraan umum untuk perorangan. Angkutan umum untuk perorangan juga dipisahkan menjadi 2 (dua) bagian, yaitu retribusi kelas ekonomi dan retribusi non-ekonomi. Dalam menetapkan tugas angkutan umum di Wilayah Bali, Wakil Pimpinan memiliki kekuasaan yang terbatas. Sesuai Peraturan no. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang No. 74 tahun 2009 tentang transportasi jalan, serta pedoman pastoral no. 117 Tahun 2008 tentang Kegiatan Angkutan Orang Pribadi Tidak Dijalan, tentang Pembatasan Kekuasaan Daerah dalam Penetapan Pajak Angkutan Umum Orang Pribadi merupakan persoalan dalam melengkapi persyaratan keluar masuk. Ahli Pajak Angkutan Umum Orang Pribadi di Wilayah Bali antara lain:

Kekuatan Pemerintah Provinsi Bali dalam menetapkan tarif sewa yang luar biasa untuk transportasi umum atau transportasi online. Transportasi online muncul di tengah kondisi kerangka transportasi di Indonesia yang belum efisien. Beberapa organisasi besar berlomba-lomba membentuk organisasi transportasi berbasis aplikasi online, beberapa di antaranya adalah Gojek, Grab dan beberapa organisasi transportasi berbasis web lainnya. Bagi sebagian orang, transportasi online merupakan jawaban atas kerangka transportasi yang masih mengerikan, namun lagi-lagi menjadi persoalan bagi mereka yang mengandalkan keuntungan transportasi yang tidak bergantung pada inovasi. Angkutan sewa khusus diatur dalam Peraturan Pendeta Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018, sedangkan di Wilayah Bali diatur dalam Peraturan Kepala Perwakilan Bali Tahun 2019 tentang administrasi angkutan sewa luar biasa berbasis aplikasi. Pajak untuk angkutan sewa khusus (on web) diatur dalam Pedoman Direktur Jenderal (DIRJEN) Perhubungan Darat Nomor: SK.3244/AJ-801/DJPD/2017 tentang Batas Atas dan Batas Bawah Pajak Luar Biasa transportasi sewa. Dinyatakan bahwa, bea angkutan sewa luar biasa adalah biaya bantuan khusus untuk manfaat angkutan sewa luar biasa, pungutan pokok untuk menetapkan pajak dasar dan sejauh mungkin pajak pokok adalah pajak pokok paling ekstrem yang digunakan untuk menentukan pajak terbesar. .

Kewenangan Administrasi Umum Bali dalam mengelola biaya transportasi bagi individu yang menggunakan Taksi Adat. Taksi adat secara resmi terdaftar di Administrasi Perhubungan, sehingga memenuhi syarat untuk plat kuning di terminal udara, pelabuhan, atau hub tanda transportasi umum. Dalam pedoman pajak angkutan untuk tarif angkutan taksi reguler, pemerintah daerah (Administrasi Transportasi Umum Bali) untuk kepentingan Wakil Pimpinan memberikan pengesahan berapa tarif angkutan taksi biasa yang diajukan oleh organisasi taksi. Dalam usulan tarif pajak di Wilayah Bali, bagian dari beban langsung dan beban langsung dan beban merupakan unsur mendasar dalam menentukan tarif taksi tradisional. Setelah semua persyaratan dan suku cadang diserahkan ke Dishub Bali, Dishub akan membicarakan ajakan ini dengan beberapa pertemuan seperti Ikatan Organda, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) dan lain-lain. wilayah Bali

Kewenangan pemerintah bersama untuk mengatur pajak transportasi mata kuliah adalah Angkutan Umum Antar Kota (AKDP). Angkutan antar kota adalah angkutan yang menghubungkan satu kota dengan kota lainnya, baik dalam satu wilayah peraturan bersama (antar wilayah perkotaan dalam wilayah) maupun yang berada di wilayah yang berbeda, dan itu berimplikasi pada transportasi antar kabupaten AKAP dan AKDP. Berdasarkan hasil pertemuan dengan Bapak I Gede Gunawan selaku Pimpinan Divisi Perhubungan Jalan Dinas Perhubungan Umum Bali, maka di Wilayah Bali terdapat 2 (dua) jenis angkutan AKDP, lebih spesifik disponsori Antar Kota Dalam Biasa Angkutan Antar Kota dan Non Angkutan Dalam Daerah Antar Kota. Perbedaan dalam perlakuan ini bergantung pada kursus metropolitan atau ghetto, alokasi ini diberikan karena kursus ini adalah kursus perintis yang diisi oleh otoritas publik. Angkutan AKDP di Bali yang disponsori oleh otoritas publik adalah Angkutan Trans Sarbagita dan Angkutan Trans Metro Dewata.

Kepastian tarif angkutan umum di Wilayah Bali tidak menggunakan alat pengukur, namun mengacu pada pedoman yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan. Pengumuman Pendeta Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 yang mengatur tentang komponen penetapan retribusi dan persamaan penetapan biaya pokok angkutan umum antar kelas moneter, meskipun pedoman ini hanya mengatur angkutan umum, instrumen standar penetapan bea masuk angkutan umum sebenarnya mengacu pada Pernyataan Imam ini. Transportasi. Namun, setiap transportasi akan memikirkan realitas yang berbeda sesuai dengan transportasi. Misalnya angkutan pemudik yang menggunakan ojek biasa akan menambah bagian saat membuka pintu masuk, sedangkan untuk angkutan di jalur akan mempertimbangkan wilayah jalur yang dilalui, meskipun secara keseluruhan sebenarnya menggunakan norma Clerical Announcement. Dalam memutuskan pungutan ini, penting untuk memperjelas arti penting bea angkutan wisatawan agar tidak menimbulkan kesan yang salah atau kekeliruan dalam menetapkan pajak untuk setiap angkutan. Penjelasannya adalah sebagai berikut: Bea angkut wisatawan kelas ekonomi adalah biaya administrasi pada suatu jalur tertentu, pajak pokoknya adalah berapa retribusi yang dinyatakan dalam nilai rupiah per perjalanan. Sedapat mungkin pajak pokok merupakan pungutan esensial terbesar yang digunakan sebagai alasan untuk menentukan pajak jarak terjauh. Sedapat mungkin tiket masuk merupakan dasar tol esensial yang digunakan sebagai alasan penetapan jarak dasar lintasan, tarif jarak adalah berapa tarif tarif per lintasan per sekali jalan, untuk setiap pemudik yang merupakan akibat dari lintasan dasar dan jarak tersebut, sebagai sejauh mungkin jarak tol adalah jumlah masuk. paling ekstrim untuk setiap kursus, sejauh mungkin jarak masuk adalah lintasan dasar untuk setiap kursus.

Kepastian pajak AKAP (Transportasi Antar Kota Biasa) dan AKDP (Transportasi Dalam Kota) di Area Bali. Dalam penetapan tugas AKAP, hal itu masih digaungkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Dinas Perhubungan. Sementara itu, pungutan AKDP ditetapkan oleh Wakil Pimpinan atas gagasan Pimpinan Administrasi Transportasi Umum. Dua usulan penetapan pajak angkutan umum, baik AKAP maupun AKDP, pertama mendapat masukan dari hubungan organisasi angkutan umum, beberapa organisasi angkutan umum, klien dari administrasi angkutan umum, perguruan tinggi spesialis transportasi, dan asosiasi daerah di bidang transportasi. . Dari usulan tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Dirjen Darat) menarik pajak jarak atas dan pajak jarak batas bawah untuk angkutan AKAP dan wakil Pimpinan menetapkan sejauh mungkin retribusi jarak dan bea jarak batas bawah untuk angkutan AKDP. Di Wilayah Bali, instrumen penetapan AKDP dan tarif taksi berada di bawah kekuasaan Pemerintah Biasa dengan strategi dan sistem sesuai dengan Ketetapan Kepala Jenderal Pertanahan, bagian biaya merupakan unsur mendasar dalam penetapan pajak. Biaya langsung dan biaya menyimpang yang merupakan bagian dari taksiran pajak meliputi: Biaya langsung, biaya langsung terdiri dari: biaya kerusakan, biaya bunga modal, biaya kelompok transportasi, biaya bahan bakar, biaya ban, biaya perawatan kendaraan, biaya terminal, biaya STNK, Keur biaya (KIR), biaya perlindungan, biaya backhanded, biaya berputar terdiri dari: pekerja kantor biasa, biaya dewan.

Kepastian bea masuk untuk angkutan taksi biasa di Wilayah Bali Administrasi Taksi berbeda dengan administrasi angkutan umum lainnya karena sistem angsuran. Kerangka angsuran untuk administrasi angkutan taksi menggunakan meteran yang dilengkapi dengan bukti cetak angsuran. Taksi meter umumnya diselesaikan dengan melihat 2 (dua) jenis tol yaitu tarif masuk atas dan tarif bawah, dengan sintesis jalur utama (banner jatuh), tarif masuk per kilometer sama dengan dan waktu tunggu setiap jam. . Di taksi biasa, jaminan biaya tergantung pada laporan dari administrator taksi yang terpisah. Besaran biaya yang ditetapkan harus mengacu pada pedoman-pedoman yang bersangkutan, khususnya Pedoman Pendeta Perhubungan Nomor 118 Tahun 2019 tentang Bea Putus Batas Maksimum dan Batas-batas Pungutan yang Lebih Rendah. Kemudian, pada saat itu, setelah laporan diajukan ke pemerintah lingkungan, pajak akan diperiksa oleh otoritas publik sebelum ditetapkan. Tiket masuk taksi saat ini di Area Bali adalah Rp. 6.500,-/kilometer dengan biaya tambahan sebesar Rp. 7.000,- pada saat pembukaan pintu masuk. Selanjutnya biaya penyimpanan sebesar Rp. 45.000,-/jam atau bergantung pada masing-masing pengelola taksi.

Kepastian tarif transportasi online di Area Bali. Tidak bisa dipungkiri, individu, khususnya di masyarakat perkotaan besar, sudah lekat dengan transportasi online yang memanfaatkan aplikasi telepon seluler. Selain bisa menghemat waktu, transportasi online juga bisa menyisihkan uang karena banyaknya promo yang diiklankan. Sampai-sampai mengunduh aplikasi dan permintaan yang ditawarkan melalui ponsel, kemudian, pada saat itu, dengan sangat cepat, pengelola administrasi

transportasi bersiap untuk menyampaikan permintaan atau membawanya ke tujuan mereka. Untuk transportasi sewa khusus (di web), jaminan perjalanan juga harus sesuai dengan pedoman materi. Transportasi sewa khusus (on web) diatur dalam Pedoman Perwakilan Pimpinan Bali 2019 tentang administrasi transportasi sewa khusus berbasis aplikasi. Aturan bea tersebut diatur dalam Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3244/AJ-801/DJPD/2017, tentang Batas Atas dan Batas Bawah Pajak Untuk Angkutan Sewa Luar Biasa. Untuk kursus tandang seperti yang dirujuk di atas, pajak yang dikenakan adalah sesuai dengan jarak kursus dan lanskap lapangan atau jalan yang akan dinavigasi. Semakin menyusahkan bentang alam yang dinavigasi, semakin besar/mahal pajak yang akan dikenakan, begitu juga dengan perhitungan jarak tempuh, semakin jauh jaraknya, semakin besar biaya yang harus dikeluarkan. Sistem pengendalian retribusi kendaraan umum di Wilayah Bali dilakukan dengan cara: Menyelesaikan serangan di jalan raya. Selama memimpin penyerangan sesuai undang-undang, Dishub Bali Commonplace wajib menyambut/berkoordinasi dengan Polisi, dengan alasan bahwa oknum utama dari Dishub diizinkan untuk menyelesaikan penyerangan yang memiliki pernyataan PPNS (pemeriksa pegawai pemerintah). Seperti yang diungkapkan oleh Bapak I Ketut Subagiartha selaku Top of the Traffic Request Segment of the Bali Common Transportation Administration, saat turun ke jalan tol untuk melakukan penertiban, baik DISHUB maupun polisi memiliki berbagai kewajiban dan kemampuan. Dimana polisi bertanggung jawab menghentikan kendaraan, sedangkan DISHUB memeriksa arsip perjalanan, laporan yang harus diperiksa, khususnya izin fungsional yang saat ini digantikan dengan Kartu Pengawasan (KPS) dan Tes Keur (KIR).

Pengawasan pajak di terminal atau hub transportasi darat Pengawasan tugas di terminal akan diselesaikan sebenarnya oleh DISHUB, DISHUB dapat diberikan surat tugas dari otoritas yang disetujui di DISHUB Wilayah Bali. Pengawasan akan dilakukan pada momen-momen penting, misalnya Idul Fitri, Natal, dan Tahun Baru. Pada acara-acara ketat yang signifikan, pengemudi atau pengelola uang biasanya menipu dalam pungutan yang mengesankan pada pelancong. Disebutkan oleh Bapak I Made Widiada selaku Top of the Segment untuk Organisasi Administrasi Perhubungan Umum Bali, khususnya mengenai sistem pengendalian bea masuk angkutan umum, juga dilengkapi di pos-pos penandaan, mengingat dalam posting ini tujuan kursus yang akan dilayani akan diungkapkan. Melalui secara bersamaan ada nilai retribusi yang dibebankan kepada pelancong, kemudian, pada saat itu, pajak juga dicatat dari tiket yang diberikan kepada pelancong.

Seperti yang diungkapkan oleh Bapak I Gede Kamajaya, selaku Top of Control Part Dishub Bali, dalam upaya pengendalian yang produktif dan powerfull, Dishub sebaiknya memanfaatkan aplikasi yang akan digunakan dalam pengendalian lapangan, khususnya dengan memanfaatkan scanner tag. . Perangkat ini digunakan untuk menjamin kelangsungan pengendalian serta untuk menjamin kesejahteraan dan kenyamanan pemudik kendaraan umum, mengingat angkutan umum di Kawasan Bali sering digunakan oleh wisatawan, baik lokal maupun asing. Dengan memanfaatkan scanner tag ini dalam pengendalian angkutan umum, selain lebih efektif juga akan mempermudah cara pengendalian izin angkutan umum yang paling umum.

2. Hambatan Dalam Penertiban Angkutan Umum oleh Dinas Perhubungan Provinsi Bali

Saat ini, banyak variabel yang merusak cara pengendalian tugas yang paling umum, khususnya di Wilayah Bali, mengingat bencana Coronavirus telah melanda dunia, mengingat Wilayah Bali selama 3 (tiga) tahun terakhir. . Pandemi virus corona adalah episode penyakit paling signifikan di seluruh keberadaan industri perjalanan Bali. Jumlah kunjungan wisatawan ke Bali turun drastis menjadi 82,96%. Ketiadaan wisatawan ini memberikan saran untuk kesimpulan organisasi industri perjalanan di Bali yang membawa kerugian moneter sebesar Rp. 9,7 triliun setiap bulan berdasarkan catatan BPS PDB pada tahun 2021. Penutupan akses, atraksi, dan perkantoran industri perjalanan membuat jumlah kunjungan wisatawan lokal dan asing ke Bali turun drastis. tajam. Selain itu, sejak diterbitkannya Peraturan Pendeta dan Kebebasan Dasar (Permenkumham) Nomor 11 Tahun 2020 tanggal Jalan 31 Tahun 2020 yang secara resmi melarang masuknya orang luar ke Indonesia, termasuk Bali untuk melakukan latihan industri perjalanan, jumlah Kunjungan wisatawan ke Bali pasti berkurang. . Hal ini sangat mempengaruhi para pelaku bisnis di bidang transportasi, tidak sedikit armada yang diklaim ditawarkan dengan harga murah untuk menutupi kerugian dan juga membayar perwakilan mereka. Seperti diketahui saat ini, penurunan tingkat hunian atau hunian angkutan industri travel di Bali sudah hampir 100% sejak Covid. Dengan adanya kasus ini, otoritas publik, untuk situasi ini Administrasi Perhubungan Umum Bali, mengalami kendala dalam pengendalian kendaraan, khususnya dalam pengendalian pajak kendaraan.

Cara para pelaku bisnis ini adalah dengan menaikkan bea kendaraan di atas dari pajak yang telah ditetapkan sebelumnya, selain itu ada aturan mengenai jangkauan terjauh barang di dalam kendaraan (musafir), yang biasanya sebesar 100 persen, namun sejak pandemi itu telah dibatasi hingga batas 75% untuk memutus mata rantai penyebaran. penyebaran virus Corona, maka cara utama para pelaku bisnis agar terhindar dari musibah adalah dengan memungut retribusi kendaraan. Hal ini tergantung pada konsekuensi dari hasil rapat kerja antara Mendagri dan Dinas Perhubungan (Kemenhub). Tidak kurang dari 3 (tiga) hal yang menjadi kendala dalam pelaksanaan pedoman taksi online terdekat. Pertama, negara bagian terdekat, terlepas dari apakah biasa, daerah, atau kota, tidak memiliki posisi untuk mengendalikan transportasi online sesuai Sambungan Peraturan 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Provinsi. Kedua, legislatif lingkungan tidak memiliki rencana pengeluaran yang memadai untuk membantu pengelolaan transportasi kontrak yang luar biasa. Ketiga, ketidakhadiran Penguji Pegawai Negeri Sipil (PPNS) menjadi penghambat atau penghambat dalam pengendalian tol kendaraan umum. Dinas Perhubungan Umum Bali berkewajiban memfasilitasi dan membantu Polri untuk melakukan penertiban jalan dengan alasan Polri sebagai PPNS dan memiliki posisi untuk melakukan pendalaman.

Untuk saat ini, Organisasi Angkutan Umum Bali yang berkuasa di seluruh Bali hanya memiliki 1 (satu) pejabat yang memiliki wasiat PPNS, sehingga menyulitkan Dishub untuk menyelesaikan mogok kerja. Satu lagi kendala dalam mengontrol pengakuan angkutan umum di antar negara bagian adalah tidak adanya kesadaran masyarakat atau pelaku bisnis untuk berurusan dengan otorisasi. Salah satu aspek penting untuk latihan bisnis termasuk transportasi, baik untuk transportasi orang dan barang dagangan di ruang-ruang kemacetan waktu sibuk, adalah hibah. Demikian pula jual beli izin usaha merupakan suatu keniscayaan yang sah bagi suatu perkumpulan perdagangan, bagi suatu perkumpulan kendaraan umum, keniscayaan yang sah adalah sebagai suatu penghargaan tindakan angkutan. Perizinan merupakan tanggung jawab yang dimiliki oleh setiap kendaraan yang mengangkut pelayar dan bertumpu pada suatu beban (muatan).

Hambatan berikut adalah kebutuhan/tidak dapat diaksesnya peralatan unik untuk membaca dengan teliti tag pemindai. Instrumen yang luar biasa ini diperlukan saat ini untuk mengefisienkan, mempercepat, dan menjamin ketepatan informasi dalam pengendalian pajak di parkway. Di era modern ini, aparatur ini sebenarnya ingin membantu para pejabat agar lebih berhasil dan efektif dari segi waktu dan biaya, mengingat saat ini pengendalian masih dilakukan dengan menggunakan kerangka manual sehingga akan membuat terhambatnya akses jalan. jalan tol. Dalam rangka itu, perangkat tersebut dapat dimanfaatkan dengan menyaring kendaraan pada label standar, setelah diperiksa secara lengkap akan menampilkan data pada dashboard yang terkomputerisasi, khususnya pada transportasi berbasis web, termasuk pungutan dari kendaraan tersebut, dengan alasan bahwa di dasbor lanjutan semua informasi dari kendaraan dicatat. yang saat ini bekerja. Berdasarkan Perda Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017, dashboard yang terkomputerisasi tersebut dapat diakses oleh Ketua Umum, Ketua Organisasi, Wakil Pimpinan, Pejabat/Ketua Kota sesuai dengan jabatannya.

Survei Kabid Perhubungan Darat Dinas Perhubungan yang mendekati dashboard yang terkomputerisasi akan mempermudah penyaringan taksi online yang perlu dilakukan Dinas Perhubungan. Dengan masuknya dashboard yang terkomputerisasi, nantinya dengan asumsi ada masalah dengan pengemudi, otoritas publik bisa memberikan disiplin dan arahan. Untuk sementara, jika ada pelanggaran perizinan yang diajukan oleh perangkat dengan penyesuaian elemen bisnis dan masuk lebih awal ke dashboard ini, otoritas publik juga dapat memberlakukan sanksi dan waktu yang dihabiskan untuk mengidentifikasi kendaraan tersebut akan lebih mahir dan tidak akan ada penyumbatan selama gerakan.

Dari beberapa kendala dalam pengendalian retribusi kendaraan umum di Wilayah Bali, Cabang Perhubungan telah melakukan langkah atau upaya dengan tujuan agar angkutan umum di Wilayah Bali tetap terlindungi, nyaman dan terawat. Saat ini, mengingat pandemi virus corona mempengaruhi wilayah transportasi, maka ada beberapa latihan fungsional pada transportasi terbuka. Selain itu, cara-cara yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Bali agar angkutan terbuka tetap berjalan dengan baik adalah: Mengarahkan kepada barang-barang yang sah diangkut untuk mengurus perijinan, memberikan pengarahan kepada pengemudi agar dalam bekerja kendaraan di jalan tol umumnya menggunakan Pedoman Tata Usaha. Minimal (SPM) sehingga membantu klien memiliki rasa aman yang kokoh, menyenangkan, cepat dan sederhana, dan memberikan akomodasi dalam organisasi, termasuk organisasi otorisasi. Dalam sosialisasi atau sosialisasi angkutan umum yang dilakukan oleh

Dishub Provinsi Bali. Yang dikaitkan dengan Dishub Bali adalah: Tentang pemenuhan hibah kendaraan dan pengemudi kendaraan, seperti KIR (pengujian kendaraan biasa/setengah tahun), SIM (Surat Izin Mengemudi), STNK, hibah kursus, tentang teknik atau normalisasi kendaraan. atau jenderal perhubungan, misalnya, dilengkapi dengan tanda nomor kendaraan dengan warna dasar plat gelap dengan komposisi putih dan diberi kode khusus, sehubungan dengan tidak dapat dipindahkannya izin yang akan diterapkan dengan asumsi ada penyerangan, seperti tilang. . Sebagian dari kegiatan otoritas publik di atas tidak dapat diharapkan dapat berjalan dan bermanfaat dalam mengurangi jumlah pengemudi gelap atau perjalanan di Area Bali.

Terlepas dari pendekatan-pendekatan di atas, masih ada pengaturan baru yang akan dilakukan oleh otoritas publik dalam menyelesaikan permintaan sosial, terutama tentang perjalanan atau spesialis yang melanggar hukum, untuk lebih spesifik dengan mencampur dan menjalankan apa yang diperintahkan dalam PERDA lebih serius. . Antar komunitas Urban di dalam Area), pengarahan yang lebih baik antar organisasi, dan memberi arahan dengan memimpin pengawasan rutin. Menaklukkan halangan sehubungan dengan ditetapkannya jumlah fakultas yang memiliki deklarasi PPNS luar biasa, Divisi Perhubungan telah melakukan langkah-langkah, khususnya: Menyebutkan kepada Pemerintah Pusat untuk situasi ini Dinas Perhubungan dengan tujuan agar bantuan diberikan sebagai staf yang memiliki Pengesahan PPNS, mengirimkan tenaga dari Dinas Perhubungan Umum Bali kepada Pemerintah Pusat (Dinas Perhubungan) untuk diberikan persiapan PPNS, guna memperbanyak jumlah PPNS di Dinas Perhubungan Umum Insi Bali.

Hambatan belum maksimalnya perizinan para eksekutif, untuk mengatasi hal tersebut DPRD Bali (DISHUB BALI) telah memberikan pendekatan untuk meningkatkan kewenangan pengurus, antara lain dengan memperluas keberadaan kendaraan yang dapat dimanfaatkan sebagai angkutan terbuka, yang awalnya cukup besar selama 5 (lima) tahun sampai sekarang. diganti menjadi 10 (satu dekade. Selanjutnya bekerja pada persyaratan peraturan unik untuk transportasi sewaan yang luar biasa (di web) sejauh mendapatkan hibah, tidak ada persyaratan untuk uji Keur (KIR) kendaraan. Batasan untuk perangkat keras modern yang belum dimiliki oleh Cabang Perhubungan, saat ini DISHUB BALI telah membuat rencana dalam Rencana Belanja Bersama Bali untuk mengamankan aparat yang lebih disempurnakan sehingga dapat mempermudah petugas Administrasi Perhubungan untuk mengontrol retribusi kendaraan di parkway.

IV. SIMPULAN DAN SARAN

1. Simpulan

Berdasarkan gambaran di atas, maka dapat ditarik simpulan sebagai berikut: Sistem pengendalian retribusi kendaraan umum di Wilayah Bali dilakukan melalui: Penyelesaian penyerangan terhadap parkway. Dalam memimpin pemogokan sesuai undang-undang, Dinas Perhubungan Umum Bali wajib menyambut/berkoordinasi dengan Kepolisian, dengan alasan pihak utama Dishub diperbolehkan melakukan penyerangan tersebut dengan autentikasi PPNS. Pengendalian pungutan di terminal atau hub transportasi darat. Pengendalian pungutan di terminal akan dilakukan oleh dan oleh DISHUB, DISHUB dapat dilengkapi dengan surat tugas dari instansi yang berwenang di DISHUB Wilayah Bali.

Kewenangan penetapan retribusi Daerah Bali meliputi: AKDP (Angkutan Dalam Kota): Dalam angkutan AKDP, pajak bergantung pada lintasan yang ditempuh, baik jarak tempuh (km) maupun keadaan lintasan yang dilalui. TAKSI : Untuk angkutan taksi, kepastian perjalanan akan bergantung pada usulan pengelola taksi dan selanjutnya tidak sepenuhnya ditentukan oleh otoritas Umum. SEWA Luar Biasa (On the web): Untuk angkutan sewa khusus (on web) besarnya tergantung pada Peraturan Kepala Jenderal Pertanahan nomor SK.3244/AJ-801/DJPD/2017 tentang tarif retribusi atas dan bawah.

Hambatan yang ada pada saat pengendalian retribusi di Wilayah Bali antara lain. Penetapan jumlah fakultas PPNS (ahli pegawai negeri) diklaim Dishub Bali Biasa. Penatausahaan angkutan umum perseorangan memungkinkan yang masih belum bisa dibilang ideal diselesaikan oleh pengelola. Kantor dan yayasan yang lebih modern belum dapat diakses untuk memiliki pilihan untuk melakukan persyaratan dengan sukses dan mahir.

2. Saran

Melalui penelitian ini ada beberapa saran yang ingin disampaikan oleh peneliti: Dalam penetapan tarif angkutan umum orang perlu adanya kajian yang komprehensif sehingga tidak merugikan berbagai pihak**.** Perlunya penambahan anggota atau personil yang memiliki sertifikat PPNS di Provinsi Bali**.**

Pemerintah daerah (DISHUB BALI) perlu untuk segera menganggarkan biaya yang digunakan untuk pengadaan sarana dan prasarana yang dapat memudahkan pengawasan tarif angkutan umum orang di jalan raya.

DAFTAR BACAAN

Al-qadri, M. A. (2022). *Analisis Hukum Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal Transportasi Publik Kota Makassar*. Fakultas Hukum. Universitas Hasanudin.

Ferdiansyah, V. (2018). *Efektivitas Pelayanan Angkutan Kota Bersubsidi Berdasarkan Peratuan Bupati Nomor 23 Tahun 2017 di Kabupaten Lumajang*. Fakultas Hukum. Universitas Jember.

Muhammad, A. (1991). *Hukum pengangkutan darat, laut, dan udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Purwosutjipto, H. M. N. (1991). *Pengertian pokok hukum dagang indonesia 3 hukum pengangkutan*. Djambatan.

Sari, E. P. (2019). *No TitleFungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Travel Ilegal di Kota Pekanbaru*. Ilmu Pemerintahan. Universitas Islam Riau.

Sanyoto, A. B. (2018). *Implementasi Perizinan Trayek Angkutan Kota Dalam Rangka Meningkatkan Kualitas Pelayanan Transportasi di Kota Malang*. Fakultas Ilmu Administrasi. Universitas Brawijaya.

Suratman, & Dillah, P. (2013). *Metode penelitian hukum*. Bandung : Alfabeta.

Suwarjoko, W. (1990). *Merencanakan sistem pengangkutan*. Bandung ITB.

Wijaya, A. (2016). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta Timur : Sinar Grafika.