



ISSN 2797-8508 (Print)
ISSN 2807-8330 (Online)

VOL. 5 NO. 5, JUNE-DEC (2022)

Riwayat Artikel

History of Article

Diajukan: 12 Juni 2026

Submitted

Direvisi: 23 Juli 2026

Revised

Diterima: 23 Juli 2026

Accepted

Saran Perujukan

How to cite:

Ferdiansyah, Damar., & Sugiarto, Laga. (2025). Implementasi Pelayanan Parkir Elektronik Guna Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah: Studi Di Wilayah Jalan Gajahmada Kota Semarang *Ikatan Penulis Mahasiswa Hukum Indonesia Law Journal*, 5(5), 1537-1564. <https://doi.org/10.15294/ipmhi.v5i5.54229>

© 2022 Authors. This work is licensed under a [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International \(CC BY-NC-SA 4.0\)](#). All writings published in this journal are personal views of the authors and do not represent the views of this journal and the author's affiliated institutions. This title has been indexed by [Google Scholar](#)

Implementasi Pelayanan Parkir Elektronik Guna Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah: Studi di Wilayah Jalan Gajahmada Kota Semarang

Implementation of Electronic Parking Services to Optimize Locally-Generated Revenue: A Study in the Gajahmada Street Area, Semarang City

Damar Gierry Ferdiansyah,   Laga Sugiarto 

 Email Korespondensi: damargierry123@students.unnes.ac.id

Abstrak This study aims to analyze the implementation of the electronic parking system policy on Gajahmada Street, Semarang City, viewed from the internal and external dimensions of governance, as well as to formulate strategies for its optimization. Based on Semarang Mayor Regulation Number 70 of 2021, the digitalization of parking retribution is expected to curb local revenue (Pendapatan Asli Daerah) leakage and foster good governance. Although studies on regional revenue digitalization have been widely conducted, most prior research

predominantly focuses on technical efficiency and general revenue projections. The research gap of this article lies in the unexplored empirical socio-legal dynamics regarding the collision between digital regulations and informal structures in high-density economic corridors post-implementation of the regulation. The novelty of this study presents a ground-level evaluation of socio-legal bottlenecks while formulating a policy reconstruction model based on Public-Private Partnerships (PPP). In its discussion, an analysis based on Soerjono Soekanto's Theory of Legal Effectiveness reveals a significant disconnect between normative regulation and operational reality. The primary obstacles include a limited number of supervisory personnel, network instability on scanner devices, a deeply ingrained cash transaction culture, and resistance as well as intimidation from illegal parking attendant syndicates. To overcome these structural hurdles, the Semarang City Government is recommended to adopt a modern public management paradigm through partnership schemes with the private sector. This optimization effort must be accompanied by comprehensive telecommunication infrastructure improvements, digital literacy education, strict law enforcement operations against extortion, and the integration of conventional parking attendants as official outsourced personnel to establish a transparent and equitable public service ecosystem.

Keywords: electronic parking; public service; governance; private partnership

Abstract Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan sistem parkir elektronik di Jalan Gajahmada, Kota Semarang, ditinjau dari dimensi internal dan eksternal tata kelola, serta merumuskan upaya optimalisasinya. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021, digitalisasi retribusi parkir diharapkan mampu menekan angka kebocoran Pendapatan Asli Daerah dan mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik. Meskipun kajian digitalisasi retribusi daerah telah banyak diteliti, sebagian besar riset terdahulu berfokus pada efisiensi teknis dan proyeksi pendapatan secara umum. Celah penelitian (research gap) artikel ini terletak pada belum tergalinya dinamika yuridis empiris mengenai perbenturan regulasi digital dengan struktur informal di koridor ekonomi padat pasca-implementasi Perwal tersebut. Kebaruan (novelty) penelitian ini menyajikan evaluasi hambatan sosiologis-hukum di tingkat tapak sekaligus merumuskan model rekonstruksi kebijakan berbasis Kemitraan Pemerintah dan Swasta (Public-Private Partnership). Dalam pembahasannya, analisis berdasarkan Teori Efektivitas Hukum dari Soerjono Soekanto menemukan adanya kesenjangan nyata antara regulasi dan realitas operasional. Hambatan utamanya meliputi keterbatasan personel pengawas, instabilitas jaringan pada perangkat pemindai, kuatnya budaya transaksi uang tunai di masyarakat, hingga adanya resistensi serta intimidasi dari sindikat juru parkir liar. Guna mengatasi kendala struktural tersebut, Pemerintah Kota Semarang direkomendasikan untuk menerapkan paradigma manajemen publik modern melalui skema kemitraan dengan pihak swasta. Upaya optimalisasi ini perlu diiringi dengan perbaikan infrastruktur telekomunikasi secara

komprehensif, edukasi literasi digital, operasi penegakan hukum secara tegas terhadap pungutan liar, serta integrasi juru parkir konvensional sebagai tenaga kerja alih daya yang resmi agar terwujud ekosistem pelayanan publik yang transparan dan berkeadilan..

Kata Kunci: parkir elektronik; pelayanan publik; tata kelola; kemitraan swasta

A. Pendahuluan

Perkembangan kawasan perkotaan di Indonesia pada era disrupsi teknologi saat ini membawa konsekuensi logis pada meningkatnya tuntutan masyarakat terhadap tata kelola pelayanan publik yang lebih tertib, cepat, dan modern. Seiring dengan pesatnya laju urbanisasi dan pertumbuhan demografi kelas menengah, mobilitas penduduk di kota-kota besar mengalami eskalasi yang sangat signifikan. Salah satu dampak turunan yang paling nyata dari fenomena sosiologis ini adalah tingginya volume penggunaan kendaraan bermotor pribadi.¹ Kondisi tersebut pada akhirnya melahirkan permasalahan krusial dalam tata ruang kota, termasuk di antaranya adalah penataan dan pengaturan fasilitas parkir di tepi jalan umum (on-street parking). Dalam doktrin hukum tata ruang dan administrasi perkotaan, perparkiran tidak boleh direduksi sekadar sebagai persoalan teknis penyediaan ruang henti bagi kendaraan sesaat. Lebih jauh dari itu, tata kelola perparkiran memiliki keterkaitan yang sangat erat dan multidimensional dengan manajemen rekayasa transportasi, kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas, hingga aspek krusial terkait penerimaan keuangan daerah.²

Dari dimensi hukum keuangan dan fiskal daerah, sektor perparkiran memegang peranan yang sangat fundamental. Sebagai salah satu kontributor utama penyumbang Pendapatan Asli Daerah (PAD), retribusi parkir memiliki posisi yang sangat strategis dalam mendukung kemandirian pembiayaan pembangunan infrastruktur kota. Pengelolaan yang tertata, terukur, dan profesional terhadap sektor retribusi jasa umum ini berpotensi besar meningkatkan kapasitas dan ruang fiskal daerah secara masif. Namun demikian, realitas empiris menunjukkan bahwa praktik tata kelola parkir konvensional yang selama ini berjalan sering kali menjadi episentrum patologi birokrasi. Sistem manual yang sangat bergantung pada pembayaran uang tunai (cash transaction) dan sobekan karcis kertas terbukti menghadapi berbagai kendala struktural yang akut.³ Kendala tersebut bermanifestasi dalam bentuk lemahnya fungsi kontrol pengawasan dari instansi terkait terhadap jumlah setoran harian, tingginya potensi kebocoran penerimaan kas daerah akibat perilaku penyimpangan (moral hazard), suburnya praktik pungutan liar oleh oknum tidak bertanggung jawab, serta ketidakpastian pengenaan

¹ A. Rahman dan H. Setyawan, "Problematisasi Tata Ruang dan Manajemen Transportasi Perkotaan di Indonesia," *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* 12, no. 1 (2024): 23.

² Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara* (Jakarta: Rajawali Pers, 2018), 45.

³ D. Kurniawan dan S. F. Anam, "Analisis Kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada Sektor Retribusi Parkir Konvensional," *Jurnal Keuangan dan Bisnis* 15, no. 2 (2023): 112.

tarif yang pada akhirnya sangat merugikan masyarakat sebagai konsumen jasa pelayanan publik.

Menjawab persoalan kebocoran birokrasi dan rendahnya kualitas pelayanan tersebut, perbaikan tata kelola mutlak memerlukan intervensi yang berlandaskan pada Teori Good Governance (Tata Kelola Pemerintahan yang Baik). Dalam perspektif hukum administrasi negara kontemporer, good governance mensyaratkan bahwa setiap tindakan dan kebijakan pemerintah harus mengedepankan prinsip transparansi, akuntabilitas, kepastian hukum, dan efisiensi. Transparansi dan akuntabilitas bukan lagi sekadar jargon administratif, melainkan unsur konstitutif yang sangat penting untuk membangun legitimasi dan kepercayaan publik terhadap penyelenggara negara. Kelemahan sistem pengendalian internal yang rapuh pada tata kelola parkir manual merupakan celah utama penyebab hilangnya potensi penerimaan daerah yang seharusnya dapat dikembalikan kepada rakyat dalam bentuk fasilitas publik.⁴ Oleh karena itu, digitalisasi layanan melalui penerapan sistem parkir elektronik (e-parking) merupakan manifestasi konkret dari prinsip good governance. Melalui tata kelola berbasis elektronik (e-governance), pemerintah berupaya mereduksi interaksi transaksional fisik yang berpotensi memicu korupsi sistemik, sekaligus menciptakan rekam jejak audit (audit trail) yang presisi, terbuka, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada publik.⁵

Lebih lanjut, apabila ditelaah melalui perspektif Hukum Tata Negara, inovasi pelayanan publik yang dilakukan oleh daerah tidak dapat terlepas dari bingkai Teori Otonomi Daerah. Kewenangan pemerintah daerah dalam melakukan intervensi kebijakan, pengawasan tata ruang jalan, dan pemungutan retribusi parkir pada dasarnya merupakan wujud pelaksanaan desentralisasi kekuasaan. Kewenangan atributif tersebut telah didelegasikan secara tegas oleh negara melalui instrumen Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Penyerahan wewenang dari pemerintah pusat kepada daerah otonom ini memberikan keleluasaan, hak, serta kewajiban bagi pemerintah daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya secara mandiri sesuai dengan prakarsa lokal.

Namun, kewenangan otonom tersebut tentu tidak berdiri sendiri di ruang hampa, melainkan harus senantiasa dijalankan sesuai dengan koridor prinsip negara hukum (rechtsstaat) yang menempatkan setiap tindakan pemerintahan dalam bingkai legalitas dan hierarki peraturan perundang-undangan yang ketat. Dalam sistem ketatanegaraan Indonesia yang demokratis, setiap kebijakan, peraturan, maupun tindakan konkret yang diambil oleh pejabat eksekutif di daerah mutlak harus memiliki dasar kewenangan formal yang jelas, serta tidak

⁴ Mardiasmo, *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah* (Yogyakarta: Andi, 2018), 37.

⁵ P. Sugiartini dan L. Tamamiyah, "Inisiatif E-Government di Indonesia Sebagai Upaya Meningkatkan Pelayanan dan Akuntabilitas Publik," *Action Research Literate* 8, no. 4 (2024): 952,

diperkenankan melampaui batas atribusi yang telah diamanatkan oleh undang-undang.⁶ Sejalan dengan pandangan tersebut, pemberian otonomi daerah pada dasarnya tidak diciptakan untuk melepaskan tanggung jawab pusat, melainkan bertujuan strategis untuk meningkatkan akselerasi pelayanan publik dan kesejahteraan masyarakat lokal. Kebijakan yang dirumuskan di tingkat lokal diasumsikan akan jauh lebih responsif, adaptif, dan akurat dalam menjawab kebutuhan serta karakteristik masyarakat di wilayahnya masing-masing.⁷

Berangkat dari amanat konstitusional otonomi daerah serta keharusan untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), Pemerintah Kota Semarang mengambil langkah diskresi yang progresif dengan menerbitkan regulasi khusus di bidang perhubungan. Wujud konkret pelaksanaan kewenangan tersebut dituangkan dalam bentuk Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum. Instrumen hukum administrasi ini menjadi tonggak sejarah transisi dari sistem konvensional menuju ekosistem perparkiran digital di wilayah ibu kota Jawa Tengah. Kebijakan strategis ini tidak hanya memiliki dimensi ekonomi untuk mendongkrak optimalisasi Pendapatan Asli Daerah, tetapi juga memiliki dimensi pelayanan publik untuk mendorong terciptanya ekosistem tata kelola jalan raya yang lebih tertib, beradab, transparan, dan terdokumentasi secara utuh melalui sistem terkomputerisasi.

Kehadiran Peraturan Wali Kota tersebut sekaligus menjadi landasan hukum yang sah bagi otoritas terkait, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Semarang, untuk melakukan penertiban dan pembinaan secara masif terhadap para juru parkir di lapangan.⁸ Sejalan dengan semangat reformasi birokrasi pemerintahan, inovasi digitalisasi pelayanan publik seperti e-parking ini dipandang sebagai instrumen yang sangat vital untuk memangkas jalur birokrasi pelaporan manual yang tidak efisien, memutus mata rantai pungutan liar di jalanan, serta meningkatkan efektivitas kinerja pemerintahan daerah dalam merespons tuntutan zaman.

Meskipun secara normatif dan administratif tata kelola parkir elektronik di Kota Semarang telah dirancang sedemikian rupa dengan berlandaskan pada prinsip otonomi dan *good governance*, implementasi kebijakan publik di lapangan sering kali memunculkan realitas sosiologis yang jauh berbeda. Sebuah kebijakan hukum, betapapun idealnya dirumuskan di atas kertas, tidak akan memberikan dampak yang signifikan apabila tidak dilaksanakan secara konsisten oleh seluruh instrumen pendukungnya. Di sinilah letak persoalan krusial yang menuntut adanya evaluasi

⁶ Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), 45.

⁷ A. W. Pratama, "Desentralisasi dan Otonomi Daerah: Optimalisasi Pelayanan Publik Perspektif Hukum Tata Negara," *Jurnal Kajian Pemerintahan* 11, no. 1 (2023): 67

⁸ C. P. W. Alzena, A. Marom, dan H. Nurcahyanto, "Implementasi Program Parkir Elektronik (E-Parking) dalam Pengelolaan Parkir di Kota Semarang," *Journal of Public Policy and Management Review* 13, no. 2 (2024): 74,

komprehensif terkait sejauh mana kebijakan tersebut benar-benar bekerja di tengah masyarakat.

Untuk membedah realitas implementasi tersebut, penelitian ini menggunakan pilar teori yang ketiga, yakni Teori Efektivitas Hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, sebagai kerangka analisis sosiologis (pisau bedah operasional). Menurut teori ini, efektif atau tidaknya suatu hukum tidak dapat diukur hanya dari teks regulasinya semata, melainkan sangat bergantung pada interaksi lima faktor utama: (1) faktor hukum atau peraturannya itu sendiri; (2) faktor penegak hukum yang menerapkan; (3) faktor sarana atau fasilitas pendukung; (4) faktor masyarakat yang menjadi objek; dan (5) faktor kebudayaan atau kebiasaan.⁹

Kelima faktor indikator inilah yang kemudian dijadikan instrumen utama untuk mengevaluasi penerapan sistem e-parking, khususnya di kawasan Jalan Gajahmada Kota Semarang. Sebagai salah satu simpul episentrum aktivitas ekonomi dan bisnis terpadu, Jalan Gajahmada memiliki karakteristik mobilitas kendaraan yang sangat masif. Kondisi spasial dan sosiologis ini menjadikan implementasi parkir elektronik di wilayah tersebut memiliki tingkat kompleksitas yang jauh lebih berat. Tingginya frekuensi sirkulasi keluar-masuk kendaraan menuntut adanya sistem pembayaran yang ringkas, akurat, dan didukung oleh infrastruktur jaringan yang stabil.

Di tengah masifnya tren adopsi transaksi non-tunai (QRIS) secara nasional maupun regional pasca-pandemi hingga saat ini, adaptasi digitalisasi di episentrum bisnis sekelas Jalan Gajahmada seharusnya dapat berjalan paralel. Akan tetapi, kajian mengenai tata kelola retribusi elektronik dalam beberapa tahun terakhir—yang umumnya membatasi fokus pada efisiensi teknologi aplikasi atau fluktuasi pendapatan secara kuantitatif—sering luput memotret realitas sosiologis di lapangan. Oleh karena itu, celah penelitian (research gap) artikel ini secara eksplisit terletak pada belum tergalinya analisis yuridis empiris mengenai benturan keras antara regulasi digital dengan resistensi struktur informal—terutama penolakan sistem transparan oleh kelompok jukir ilegal yang merasa sumber pendapatannya terancam.¹⁰ serta kuatnya kebiasaan kultural cash society yang secara bersama-sama membentengi efektivitas aturan. Berangkat dari kesenjangan tersebut, kebaruan (novelty) dari penelitian ini hadir melalui pengungkapan komprehensif mengenai hambatan tata kelola dari dimensi internal dan eksternal pasca-penerapan kebijakan, sekaligus menawarkan formulasi rekayasa sosial (social engineering) berbasis Kemitraan Pemerintah dan Swasta (Public-Private Partnership) serta formalisasi juru parkir sebagai solusi rekonsiliasi sosiologis-hukum. Apabila perangkat sarana mengalami kendala teknis, pelaksana tidak

⁹ M. H. Suryanto, F. T. Arresti, dan A. Makky, "No Viral No Justice Perspektif Teori Efektivitas Hukum Soerjono Soekanto," *Widya Yuridika: Jurnal Hukum* 7, no. 3 (2024): 515,

¹⁰ T. Hidayat dan R. Yuliani, "Tantangan Kultural dan Resistensi Sosial dalam Transformasi Layanan E-Government Berbasis Smart City," *Jurnal Administrasi Publik dan Birokrasi* 9, no. 2 (2025): 88.

mampu menjalankan prosedur akibat tekanan, dan masyarakat menolak beradaptasi, maka tujuan inovasi administratif ini dipastikan hanya akan berhenti pada tataran normatif. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang permasalahan di atas, maka pokok-pokok permasalahan yang akan dianalisis dan dibahas dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

- Bagaimana implementasi sistem parkir elektronik dalam pelayanan parkir di tepi jalan di wilayah Jalan Gajahmada Kota Semarang?
- Bagaimana dampak implementasi pelayanan parkir elektronik di wilayah Jalan Gajahmada tersebut terhadap optimalisasi Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang?

Sejalan dengan rumusan masalah tersebut, tujuan utama dari penulisan artikel penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis secara empiris mengenai implementasi tata kelola sistem parkir elektronik di kawasan komersial Jalan Gajahmada Kota Semarang. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi hambatan-hambatan sosiologis yang terjadi, sekaligus merumuskan upaya-upaya optimalisasi dan solusi strategis yang dapat diterapkan oleh otoritas pemerintah daerah guna mengatasi berbagai kendala operasional di lapangan.

B. Metode

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis empiris dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis. Pendekatan ini dipilih untuk membedah kesenjangan antara ketentuan normatif Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan realitas implementasinya pada kawasan Jalan Gajahmada Kota Semarang.

Subjek utama dalam penelitian ini meliputi aparaturnya Dinas Perhubungan Kota Semarang, juru parkir, serta masyarakat pengguna layanan parkir di lokasi terkait. Untuk menunjang hal tersebut, teknik pengumpulan data primer dilakukan secara langsung melalui metode observasi lapangan dan wawancara mendalam. Sementara itu, teknik pengumpulan data sekunder dilakukan melalui studi kepustakaan terhadap bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan terkait tata ruang dan otonomi daerah, bahan hukum sekunder berupa literatur dan jurnal ilmiah, serta bahan hukum tersier.

Seluruh data empiris dan normatif yang telah terkumpul kemudian dianalisis menggunakan metode analisis kualitatif. Pendekatan analisis yang diterapkan adalah metode berpikir deduktif, yang digunakan untuk merumuskan kesimpulan dan solusi optimalisasi kebijakan tata kelola parkir elektronik secara sistematis berdasarkan temuan fakta sosiologis di lapangan.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Sub-Topic Pertama Hasil dan Pembahasan

Pengelolaan parkir di tepi jalan umum merupakan bagian tak terpisahkan dari penyelenggaraan pelayanan publik yang berada dalam lingkup kewenangan esensial pemerintah daerah. Dalam sistem pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), pendistribusian kewenangan dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah merupakan konsekuensi logis dan yuridis dari penerapan prinsip desentralisasi dan otonomi daerah. Secara teoritis, desentralisasi bukan sekadar distribusi kekuasaan administratif atau pelimpahan beban kerja birokrasi ke daerah, melainkan sebuah instrumen demokratisasi lokal yang bertujuan untuk mendekatkan negara dengan pemenuhan kebutuhan riil masyarakatnya. Melalui penyerahan urusan pemerintahan dari level pusat ke tingkat daerah, pemerintah daerah diberikan hak, wewenang, dan kewajiban secara utuh untuk mengatur serta mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat secara mandiri.¹¹ Tujuan utama dari perwujudan konsep sosiologis-yuridis ini adalah untuk menciptakan efisiensi dan efektivitas pelayanan publik, memotong rantai birokrasi yang rigid, serta merangsang lahirnya berbagai inovasi daerah yang relevan dengan karakteristik dan dinamika wilayah masing-masing.

Pemberian otonomi yang luas kepada daerah didasarkan pada landasan filosofis bahwa pemerintah daerahlah yang memiliki pemahaman paling komprehensif mengenai peta permasalahan, kebutuhan spesifik, serta potensi sosial-ekonomi yang ada di wilayah yurisdiksinya. Sektor transportasi, mobilitas perkotaan, dan penataan ruang tata kota termasuk di dalamnya penataan fasilitas parkir di tepi jalan umum menjadi salah satu contoh konkret dari urusan domestik daerah yang memerlukan intervensi kebijakan lokal yang sangat dinamis. Jika pengelolaan ruang publik di kawasan urban semacam ini tetap diposisikan secara sentralistik oleh pemerintah pusat, maka akurasi, daya tanggap, dan kecepatan penyelesaian masalah operasional di lapangan niscaya akan terhambat secara signifikan. Oleh karena itu, prinsip otonomi daerah memberikan ruang legitimasi yang penuh bagi daerah untuk menyusun formulasi kebijakan tata kelola yang mandiri, adaptif, dan responsif terhadap perkembangan tuntutan zaman serta lonjakan demografi kendaraan.

Secara konstitusional, pengakuan dan jaminan yuridis terhadap eksistensi serta kewenangan penyelenggaraan pemerintahan daerah telah diletakkan secara sangat kokoh di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pasca-amandemen. Pasal 18 ayat (2) UUD 1945 secara eksplisit dan imperatif menegaskan bahwa pemerintah daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Pengaturan ini kemudian diperkuat secara harmonis oleh Pasal 18 ayat (6) yang memberikan hak konstitusional kepada pemerintah daerah untuk menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain guna melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan tersebut.¹² Frasa "mengatur dan mengurus" dalam norma dasar tersebut mengandung makna dualistik fungsional yang sangat mendasar dalam hukum tata negara: pertama, kewenangan untuk menetapkan norma atau kebijakan (*regelendaad*), dan kedua, kewenangan untuk melaksanakan

¹¹ Ni'matul Huda, *Hukum Pemerintahan Daerah* (Bandung: Nusa Media, 2014), 45.

¹² Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara* (Jakarta: Rajawali Pers, 2018), 45.

kebijakan tersebut melalui tindakan konkret pemerintahan sehari-hari di lapangan (bestuursdaad).

Konstitusi negara secara tegas menghendaki agar daerah otonom tidak hanya sekadar menjadi perpanjangan tangan dari pemerintah pusat yang bersifat pasif, melainkan harus bertindak sebagai subjek hukum yang mandiri dan memiliki ruang kreativitas regulasi yang memadai. Dalam konteks tata kelola penataan fasilitas umum di daerah perkotaan yang padat seperti Kota Semarang, hak untuk menetapkan peraturan lokal ini menjadi instrumen hukum yang esensial bagi kepala daerah beserta Dewan Perwakilan Rakyat Daerah untuk melegitimasi segala bentuk tindakan operasional dinas teknis di lapangan. Dengan demikian, dapat ditarik benang merah bahwa setiap wujud kebijakan penataan ruang publik dan pemungutan retribusi dana dari masyarakat di tingkat daerah memiliki akar legalitas yang valid dan langsung bersumber dari hierarki hukum tata negara tertinggi di Indonesia.¹³

Sebagai derivasi dan pengejawantahan dari ketentuan konstitusi tersebut, pengaturan lebih lanjut mengenai peta jalan dan mekanisme pembagian urusan pemerintahan diatur secara rigid di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan kerangka undang-undang ini, urusan pemerintahan diklasifikasikan ke dalam tiga kamar besar, yakni urusan absolut, urusan pemerintahan umum, dan urusan pemerintahan konkuren. Urusan konkuren inilah yang kemudian dibagi bersama antara Pemerintah Pusat, Daerah Provinsi, dan Daerah Kabupaten atau Kota, yang sekaligus menjadi tulang punggung operasionalisasi otonomi daerah. Berdasarkan ketentuan normatif pada Pasal 11 jo. Pasal 12 ayat (2) huruf a undang-undang tersebut, urusan di bidang perhubungan atau transportasi secara hukum diklasifikasikan sebagai urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar.¹⁴ Penempatan urusan perhubungan pada klaster ini memberikan makna bahwa meskipun tidak berkaitan langsung dengan hak hidup asasi manusia, sektor transportasi memegang peranan yang teramat krusial dalam menggerakkan denyut nadi roda perekonomian wilayah, melancarkan mobilitas sosial masyarakat, serta memelihara ketertiban umum di daerah. Lingkup kewenangan atributif ini mencakup kewajiban pemda dalam melakukan manajemen rekayasa lalu lintas dan sirkulasi pergerakan kendaraan di ruang publik, sehingga pengelolaan area parkir di tepi jalan umum secara mutlak jatuh menjadi beban dan tanggung jawab hukum pemerintah daerah setempat.

Di samping undang-undang payung tentang pemerintahan daerah, landasan regulasi sektoral yang menjadi tiang penyangga operasional utama dalam hal pengelolaan parkir adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Ruang milik jalan, dalam optik hukum administrasi dan hukum agraria, dipandang sebagai fasilitas barang publik yang memiliki fungsi sosial sangat tinggi, sehingga pemanfaatannya tidak boleh dikuasai atau dimonopoli secara sepihak oleh kepentingan individu tanpa adanya instrumen izin atau penetapan dari otoritas negara yang berwenang. Ketentuan Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 secara tegas memberikan batasan bahwa fasilitas parkir

¹³ Mardiasmo, *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah* (Yogyakarta: Andi, 2018), 37.

¹⁴ Indonesia, Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah, UU Nomor 23 Tahun 2014, LN Tahun 2014 No. 244, TLN No. 5587, ps. 11 dan ps. 12 ayat (2) huruf a.

untuk umum di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat-tempat tertentu yang telah ditetapkan secara resmi oleh Pemerintah Daerah.¹⁵ Ketentuan hukum ini memberikan rambu-rambu yuridis yang ketat bahwa fungsi utama sebuah jalan pada hakikatnya adalah untuk menjamin kelancaran arus lalu lintas dan keselamatan. Namun demikian, realitas sosiologis menunjukkan kebutuhan ruang henti kendaraan, sehingga pemerintah daerah diberikan kewenangan yang bersifat sangat selektif dan bersyarat untuk dapat mengalokasikan sebagian kecil dari ruang milik jalan tersebut sebagai fasilitas parkir umum, dengan syarat mutlak tidak boleh mengganggu keselamatan, ketertiban, dan kelancaran sirkulasi kendaraan secara makro.

Jika dieksplorasi lebih jauh dan ditinjau dari dimensi hukum keuangan daerah, kebijakan pengelolaan parkir yang diinisiasi oleh pemerintah daerah sejatinya mengemban fungsi ganda (dual function) yang berjalan beriringan. Fungsi pertama adalah fungsi regulierend (mengatur), di mana kebijakan parkir digunakan sebagai instrumen pengendalian manajemen lalu lintas untuk mencegah kemacetan, membatasi durasi kendaraan di pusat kota, dan menata tata ruang jalan. Fungsi kedua adalah fungsi budgetair atau penerimaan, di mana sektor perparkiran difungsikan sebagai salah satu keran utama penyumbang Pendapatan Asli Daerah (PAD). Kewenangan pemungutan dana masyarakat berupa PAD dari sektor perparkiran ini kini mendapatkan justifikasi yuridis yang semakin kuat melalui pemberlakuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (HKPD).¹⁶ Kehadiran instrumen UU HKPD ini merupakan langkah progresif pembentuk undang-undang yang bertujuan untuk melakukan restrukturisasi fundamental, simplifikasi jenis-jenis pungutan di daerah, serta meningkatkan level akuntabilitas tata kelola keuangan daerah melalui penguatan konsep kemandirian fiskal lokal (local taxing power).

Dalam memahami konstruksi doktrin hukum keuangan daerah, menjadi hal yang sangat penting untuk memisahkan secara tegas secara konseptual dan yuridis antara rezim 'Pajak Parkir' dengan 'Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum'. Kekeliruan dalam memahami pemisahan ini sering kali menimbulkan persoalan tumpang tindih pungutan (double taxation) di masyarakat. Berdasarkan regulasi tersebut, pelayanan penyediaan tempat parkir di tepi jalan umum (on-street) yang dikelola secara langsung oleh organ pemerintah daerah dikategorikan secara spesifik ke dalam jenis Retribusi Jasa Umum.¹⁷ Karakteristik hukum mendasar yang membedakan retribusi dengan pajak terletak pada aspek kontraprestasi. Pada retribusi parkir, terdapat hubungan kausalitas dan kontraprestasi langsung (reciprocal service) dari pihak pemerintah berupa penyediaan, perawatan, dan penataan ruang jalan yang aman serta tertib bagi kendaraan masyarakat yang parkir. Oleh sebab itu, filosofi hukum dari pungutan ini mengharuskan agar setiap rupiah yang disetorkan oleh warga sebagai pengguna jasa harus berbanding lurus

¹⁵ Jimly Asshiddiqie, Pengantar Hukum Tata Negara Jilid II (Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, 2006), 182.

¹⁶ Mahfud MD, Politik Hukum di Indonesia (Jakarta: Rajawali Pers, 2012), 187.

¹⁷ Indonesia, Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU Nomor 22 Tahun 2009, LN Tahun 2009 No. 96, TLN No. 5025, ps. 43 ayat (3).

dengan peningkatan kualitas fasilitas pelayanan publik yang mereka terima kembali.

Namun demikian, pada tataran implementasi empiris di lapangan, pelaksanaan pemungutan retribusi parkir dengan menggunakan sistem karcis yang disobe manual terbukti sering kali memicu lahirnya patologi birokrasi dan membuka jurang kebocoran anggaran daerah yang teramat masif. Sistem pengelolaan manual yang semata-mata mengandalkan transaksi tunai tatap muka antara pengguna jasa dengan juru parkir di jalanan menciptakan celah asimetri informasi yang sangat lebar. Praktik ini pada gilirannya melemahkan fungsi kontrol, monitoring, dan pengawasan internal dari instansi terkait seperti Dinas Perhubungan maupun Badan Pendapatan Daerah. Ketidadaan instrumen pencatatan yang akurat dan real-time terkait fluktuasi jumlah kendaraan yang parkir setiap harinya berimplikasi langsung pada tingginya tingkat ketidakpastian jumlah setoran retribusi yang masuk ke kas daerah. Fakta sosiologis menunjukkan bahwa realisasi penerimaan kerap kali mengalami disparitas yang tajam dan berada jauh di bawah potensi angka riil yang sesungguhnya ada di lapangan. Selain merugikan postur keuangan daerah, sistem konvensional ini juga secara laten rentan memicu munculnya konflik sosial horizontal, menyuburkan ekosistem praktik pungutan liar (extortion) oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab, serta memicu ketidakpastian pengenaan tarif yang pada akhirnya sangat merugikan posisi masyarakat sebagai konsumen pelayanan publik.

Menghadapi kebuntuan regulasi dan karut-marut tata kelola konvensional tersebut, aparat pemerintah tidak dibenarkan untuk bersikap pasif atau sekadar bersembunyi di balik kekosongan hukum tertulis. Dalam perspektif hukum administrasi negara kontemporer yang menganut konsepsi negara kesejahteraan (welfare state), pemerintah memikul tanggung jawab aktif untuk menyelenggarakan ketertiban umum. Untuk mewujudkan hal tersebut, hukum administrasi membekali badan atau pejabat pemerintahan di daerah dengan sebuah instrumen kekuasaan khusus yang disebut sebagai kewenangan diskresi (freies Ermessen). Kewenangan diskresi ini pada prinsipnya memberikan keleluasaan atau kebebasan bertindak bagi pejabat administrasi negara untuk mengambil inisiatif mandiri, melahirkan keputusan, atau mengeluarkan kebijakan inovatif demi melindungi kepentingan umum dan merespons persoalan-persoalan publik yang sifatnya mendesak, dengan syarat mutlak bahwa tindakan tersebut tidak boleh melanggar asas legalitas formal serta harus senantiasa berpijak pada Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB).¹⁸

Dalam konteks penyelesaian masalah di Kota Semarang, wujud konkret dari manifestasi pemanfaatan kewenangan diskresi serta delegasi regulasi tersebut diimplementasikan melalui produk hukum berupa penerbitan Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum.¹⁹ Kehadiran regulasi di tingkat daerah ini bertindak sebagai tonggak landasan hukum formal (legal standing) yang sangat kuat untuk menggeser paradigma lama tata kelola parkir di Kota Semarang, dari yang semula berkarakter

¹⁸ Pemerintah Kota Semarang, Peraturan Wali Kota tentang Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum, Perwal Nomor 70 Tahun 2021, Berita Daerah Kota Semarang Tahun 2021 Nomor 70, ps. 5.

¹⁹ Soerjono Soekanto, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum (Jakarta: Rajawali Pers, 2008), 8.

konvensional-analog dan minim pengawasan, bertransformasi menuju sistem tata kelola digital berbasis teknologi parkir elektronik.

Melalui instrumen peraturan wali kota yang strategis ini, otoritas pemerintah daerah sejatinya tengah melakukan sebuah tindakan hukum pemerintahan (*bestuurshandeling*) yang sah untuk menata ulang secara radikal ekosistem pemungutan retribusi daerahnya. Penerapan inovasi kebijakan parkir elektronik ini harus dimaknai melampaui sekadar modernisasi pemakaian perangkat keras teknologi semata. Lebih dari itu, langkah ini merupakan sebuah bentuk rekayasa sosial dan transformasi hukum administrasi yang memiliki misi besar untuk menutup rapat celah korupsi fiskal di sektor retribusi, memutus mata rantai pungutan liar yang meresahkan, menegakkan kepastian tarif yang berkeadilan bagi warga negara, serta pada akhirnya mengaktualisasikan transparansi dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan tata kelola keuangan daerah. Dengan demikian, kedudukan Peraturan Wali Kota Nomor 70 Tahun 2021 menjadi batu pijakan yuridis yang fundamental dan mengikat bagi segenap instansi teknis terkait untuk secara bertahap dan sistematis mengubah lanskap pelayanan publik perparkiran di titik-titik koridor perekonomian yang padat, seperti di sepanjang Jalan Gajahmada Kota Semarang, guna mewujudkan tata kelola pemerintahan perkotaan yang bersih, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada publik.

2. Implementasi Penerapan Parkir Elektronik di Jalan Gajahmada Kota Semarang Ditinjau dari Dimensi Internal dan Eksternal

Penerapan sistem parkir elektronik (*e-parking*) di Kota Semarang merupakan langkah transformasi digital yang dinamis dalam rangka modernisasi pelayanan publik sekaligus optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD). Sebagai salah satu kota metropolitan yang menjadi simpul utama pertumbuhan ekonomi di pesisir utara Jawa Tengah, Kota Semarang secara alamiah dihadapkan pada kompleksitas permasalahan transportasi urban. Salah satu wujud nyata dari problematika tersebut adalah kesemrawutan penataan parkir di tepi jalan umum (*on-street parking*) yang kerap kali mendistorsi fungsi sosial jalan. Menjawab tantangan multidimensional tersebut, Dinas Perhubungan Kota Semarang menetapkan beberapa kawasan koridor utama sebagai proyek percontohan (*pilot project*) digitalisasi tata kelola parkir, di mana salah satu kawasan strategis yang menjadi fokus utama adalah Jalan Gajahmada.

Pemilihan Jalan Gajahmada sebagai lokus penerapan parkir elektronik ini tentu tidak dilakukan secara acak, melainkan didasarkan pada karakteristik sosiologis dan tata ruang perkotaan (*urban spatial planning*) kawasan tersebut. Jalan Gajahmada berstatus sebagai koridor bisnis terpadu, pusat perdagangan,

perbankan, dan destinasi kuliner padat dengan volume pergerakan kendaraan yang sangat tinggi setiap harinya. Tingginya sirkulasi keluar-masuk kendaraan (turnover rate) di titik-titik komersial ini menjadikan Jalan Gajahmada sebagai area episentrum yang memiliki potensi retribusi parkir yang sangat masif. Berdasarkan informasi yang dihimpun dari pihak otoritas teknis Dinas Perhubungan Kota Semarang, penerapan parkir elektronik di kawasan komersial padat ini memiliki tujuan krusial, yakni untuk menciptakan sistem pelayanan yang lebih akuntabel dan transparan bagi masyarakat pengguna jalan. Lebih jauh lagi, tujuan paling fundamental dari perombakan sistem ini adalah untuk memutus mata rantai kebocoran dana retribusi daerah yang selama ini menguap akibat kelemahan sistem pengawasan manual.²⁰ Kebijakan ini mulai diuji coba dan diimplementasikan secara bertahap pasca-pandemi COVID-19, yakni pada rentang tahun 2021 hingga awal tahun 2022, sebagai momentum transisi menuju kebiasaan baru.

Secara teoretis, langkah taktis Pemerintah Kota Semarang dalam mendigitalisasi sektor retribusi ini sangat berkesesuaian dengan grand design Smart City dan penerapan konsep e-governance (tata kelola pemerintahan berbasis elektronik). Pemanfaatan instrumen teknologi informasi dalam pemungutan dana publik tidak sekadar mengubah medium alat kerja, melainkan sebuah transformasi kultural yang bertujuan untuk mereduksi transaction cost (biaya transaksi) serta meminimalkan celah korupsi sistemik (discretionary corruption). Celah patologi birokrasi ini kerap kali muncul akibat adanya interaksi tunai secara langsung dan tanpa pengawasan antara petugas lapangan dan warga negara.²¹ Transparansi presisi yang dihadirkan oleh sistem digital ini pada akhirnya menciptakan ruang kendali terpusat (centralized monitoring) yang secara drastis mempersempit ruang gerak bagi praktik penyelewengan anggaran dan pungutan di luar ketentuan tarif resmi.

Secara teknis operasional, implementasi parkir elektronik di Jalan Gajahmada telah menggeser secara radikal sistem konvensional yang sebelumnya murni

²⁰ Barda Nawawi Arief, *Kapita Selekta Hukum Pidana* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2018), 77.

²¹ Pemerintah Kota Semarang, Peraturan Wali Kota tentang Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum, Perwal Nomor 70 Tahun 2021, Berita Daerah Kota Semarang Tahun 2021 Nomor 70, ps. 6.

mengandalkan transaksi uang koin atau kertas serta sobekan karcis yang mudah dimanipulasi. Berdasarkan temuan empiris di lapangan, sistem pembayaran termutakhir ini dijalankan menggunakan sebuah aplikasi khusus bernama "Parkee" yang diinstal pada perangkat gawai dan dibekalkan kepada masing-masing juru parkir resmi yang bertugas. Mekanisme kerjanya sangat mengandalkan literasi teknologi digital dari kedua belah pihak; pengguna jasa parkir dituntut untuk melakukan pembayaran secara nontunai (cashless) menggunakan berbagai platform dompet digital yang berlaku umum seperti ShopeePay, DANA, GoPay, maupun fasilitas mobile banking.

Proses pembayarannya didesain sedemikian rupa agar ringkas dan praktis, yakni juru parkir cukup memasukkan nomor polisi kendaraan ke dalam sistem, lalu menyodorkan barcode atau QRIS (Quick Response Code Indonesian Standard) yang tertera di layar aplikasi tersebut untuk dipindai oleh kamera ponsel pengguna jasa parkir. Setelah transaksi berhasil, data akan langsung terekam di dalam peladen (server) pusat milik pemerintah. Melalui mekanisme cashless yang terenkripsi ini, aliran dana dari masyarakat tidak lagi mengendap sesaat di kantong seragam juru parkir, melainkan tereksekusi dan masuk secara real-time ke rekening kas daerah. Sistem ini secara efektif memotong rantai birokrasi manual yang panjang dan sarat akan konflik kepentingan.

Untuk mengukur dan menganalisis sejauh mana kebijakan inovatif ini berjalan di lapangan, kelima faktor efektivitas hukum dari Soerjono Soekanto dalam penelitian ini diklasifikasikan ke dalam dua dimensi tata kelola utama, yakni dimensi internal dan dimensi eksternal.

1. Dimensi Internal (Faktor Penegak Hukum dan Sarana Fasilitas)

Dimensi internal berfokus pada kesiapan manajerial aparat pelaksana, ketersediaan sumber daya manusia, serta keandalan infrastruktur fisik dari dalam instansi pemerintah itu sendiri. Dalam konteks eksekusi e-parking di Jalan Gajahmada, yang bertindak sebagai ujung tombak pelaksana regulasi di lapangan adalah juru parkir resmi, di bawah kendali pengawasan Dinas Perhubungan.²²

²² Bambang Waluyo, *Penegakan Hukum di Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2016), 42.

Namun, realitas empiris menunjukkan bahwa di level aparaturnya akar rumput inilah benturan keras sering terjadi. Transformasi digitalisasi ini mengancam eksistensi kelompok juru parkir liar, sehingga juru parkir resmi kerap mendapatkan intimidasi. Hal ini mengindikasikan bahwa perlindungan keamanan dari otoritas terkait masih menghadapi tantangan serius.

Selain ancaman eksternal, faktor sarana fisik juga menjadi titik lemah krusial. Sistem e-parking memiliki ketergantungan mutlak pada keandalan infrastruktur jaringan internet. Dalam praktiknya, instrumen utama berupa aplikasi Parkee dan gawai pemindai (barcode scanner) kerap kali mengalami kendala teknis berupa lag atau koneksi yang lambat. Keterbatasan infrastruktur pendukung ini memicu antrean kendaraan, yang justru kontradiktif dengan esensi efisiensi waktu dalam pelayanan tata kota.²³

2. Dimensi Eksternal (Faktor Hukum, Masyarakat, dan Kebudayaan)

Dimensi eksternal menitikberatkan pada instrumen aturan yang mengikat keluar serta bagaimana penerimaan dari masyarakat selaku pengguna jasa parkir. Jika ditinjau dari substansi hukumnya, Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 sudah berdiri di atas fondasi yang sangat rigid. Regulasi ini telah membedah rinci mekanisme pendaftaran resmi, hingga skema pembagian hasil yang terukur: 55% untuk kas daerah, 5% untuk pemeliharaan sistem, dan 40% menjadi hak insentif juru parkir. Aturan ini juga memuat sanksi tegas secara berjenjang hingga pencabutan surat izin bagi aparaturnya yang melanggar ketentuan pelaporan digital.²⁴

Meskipun regulasinya memadai, implementasi eksternal ini berbenturan sangat keras dengan realitas sosiokultural masyarakat pengguna jalan yang masih sangat kental dengan tradisi transaksi tunai (cash society). Tingkat literasi digital yang belum merata membuat mayoritas warga merasa sistem pemindaian dompet

²³ Soekanto, S. (2008). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. Jakarta: Rajawali Pers. (Data empiris terkait kendala operasional lapangan di Jalan Gajahmada, 2026).

²⁴ Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum.

elektronik terlalu rumit. Benturan kebudayaan ini memaksa lahirnya anomali praktik administrasi di lapangan. Pengguna jasa yang menolak sistem digital bersikeras memberikan uang tunai, sehingga juru parkir terpaksa harus menggunakan saldo dompet digital pribadinya sendiri untuk menalangi tagihan warga ke dalam sistem pelaporan elektronik pemerintah.

Dinamika pada kedua dimensi tersebut mengonfirmasi bahwa optimalisasi tata kelola internal memiliki pengaruh langsung terhadap kondisi eksternalnya. Terjaminnya kualitas sarana jaringan pemindai dari pemerintah serta keamanan operasional bagi juru parkir (internal) secara otomatis akan mendongkrak tingkat kepatuhan masyarakat dalam menaati sistem pembayaran nontunai (eksternal). Pada titik inilah ukuran keberhasilan program digitalisasi ini dapat dinilai secara objektif. Efektivitas pelaksanaan aturan ini tercermin apabila pengelolaan dimensi internal mampu mewujudkan dua indikator utama: terciptanya kepatuhan masyarakat di jalan raya, dan tertutupnya celah pungutan liar yang bermuara pada peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang secara signifikan.²⁵

Dinamika pada kedua dimensi tersebut mengonfirmasi bahwa optimalisasi tata kelola internal memiliki pengaruh langsung terhadap kondisi eksternalnya. Terjaminnya kualitas sarana jaringan pemindai dari pemerintah serta keamanan operasional bagi juru parkir sebagai sisi internal, secara otomatis akan mendongkrak tingkat kepatuhan masyarakat dalam menaati sistem pembayaran nontunai sebagai sisi eksternal. Pada titik inilah ukuran keberhasilan program digitalisasi ini dapat dinilai secara objektif. Efektivitas pelaksanaan aturan ini tercermin apabila pengelolaan dimensi internal mampu mewujudkan dua indikator utama, yakni terciptanya kepatuhan masyarakat di jalan raya dan tertutupnya celah pungutan liar yang bermuara pada peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang secara signifikan. Menyadari kompleksitas hambatan operasional tersebut, Pemerintah Kota Semarang merumuskan strategi optimalisasi melalui transformasi model tata kelola dari swakelola menjadi skema kemitraan dengan

²⁵ Alzena, C.P.W., Marom, A., & Nurcahyanto, H. (2024). Implementasi Program Parkir Elektronik (E-Parking) dalam Pengelolaan Parkir di Kota Semarang. *Journal of Public Policy and Management Review*, 13(2).

pihak swasta (Public-Private Partnership), sebagaimana dianalisis lebih lanjut dalam bagian berikut.²⁶

3. Kendala Operasional dan Upaya Optimalisasi Kebijakan

Penerapan kebijakan tata kelola parkir elektronik di koridor komersial yang sangat padat seperti Jalan Gajahmada Kota Semarang sejatinya tidak luput dari berbagai dinamika, hambatan, dan benturan operasional di lapangan. Transformasi dari sistem manual yang sarat akan kelemahan menuju tata kelola digital yang presisi pada hakikatnya bukan sekadar perubahan instrumen pembayaran dari uang tunai menjadi pemindaian dompet elektronik. Lebih jauh dari itu, dari kacamata sosiologi hukum, kebijakan ini merupakan sebuah proses rekayasa sosial (social engineering) yang secara langsung mengusik dan membongkar kemapanan sistem ekonomi informal yang telah lama berakar di jalanan perkotaan. Benturan paling keras yang terjadi dalam tataran operasional harian adalah munculnya resistensi, friksi, dan konflik horizontal yang dipicu oleh kelompok juru parkir tidak resmi atau premanisme berkedok juru parkir liar.

Berdasarkan temuan empiris melalui wawancara mendalam dengan para aktor di lapangan, terungkap sebuah fakta sosiologis bahwa juru parkir resmi yang telah ditugaskan secara sah oleh pemerintah daerah kerap kali menghadapi situasi kerja yang sangat menekan. Kehadiran sistem parkir elektronik yang bersifat transparan, akuntabel, dan tercatat langsung di dalam server pusat pemerintah dianggap sebagai ancaman nyata yang mematikan sumber pendapatan oknum-oknum yang selama ini menguasai lahan parkir secara ilegal. Akibatnya, kelompok informal ini sering kali melakukan berbagai upaya paksa, intimidasi psikologis, hingga ancaman kekerasan fisik untuk mengambil alih secara paksa lahan parkir yang secara sah sudah ditetapkan menjadi wilayah kerja juru parkir resmi.²⁷ Situasi konfliktual dan penuh tekanan ini menempatkan juru parkir resmi dalam posisi tawar yang sangat rentan saat menjalankan tugasnya memberikan pelayanan kepada masyarakat luas. Jika ditinjau dan dibedah lebih dalam melalui perspektif hukum administrasi negara, juru parkir resmi yang telah mengantongi surat izin operasional, terdaftar dalam basis data institusi, dan mengenakan atribut resmi pada hakikatnya merupakan representasi atau kepanjangan tangan dari instansi pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Semarang dalam menjalankan fungsi pelayanan publik di sektor transportasi. Sebagai organ pelaksana kebijakan negara di garis terdepan, mereka secara yuridis memiliki hak absolut untuk mendapatkan

²⁶ Ekonomi, J., & Akuntansi, D. (2019). ANALISIS EFEKTIVITAS PENGGUNAAN SISTEM E-PARKING DALAM. 390–401

²⁷ Esmi Warassih, Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis (Semarang: Suryandaru Utama, 2005), 62.

pelindungan hukum (*rechtsbescherming*) dan jaminan keamanan dari segala bentuk gangguan, intervensi, maupun premanisme dari pihak mana pun.²⁸

Namun, realitas operasional menunjukkan adanya kesenjangan yang cukup tajam antara jaminan yuridis formal (*das sollen*) dengan penegakan hukum di lokasi nyata (*das sein*). Kurangnya intensitas patroli pengawasan gabungan antara instansi perhubungan dan aparat penegak hukum, serta lambatnya respons terhadap laporan praktik premanisme parkir liar, menyebabkan instrumen hukum daerah seolah-olah kehilangan daya ikatnya saat harus berhadapan dengan kekuatan informal di jalanan. Kelemahan dalam aspek perlindungan aparat ini menjadi salah satu kendala operasional paling fundamental yang harus segera dievaluasi oleh otoritas terkait agar sistem digitalisasi ini tidak layu sebelum berkembang.

Meskipun diwarnai oleh kendala keamanan sosiologis yang cukup pelik dan membutuhkan penanganan ekstra, dari kacamata tata kelola administrasi pemerintahan (*administrative governance*), implementasi sistem parkir elektronik ini secara empiris terbukti membawa dampak efisiensi yang sangat revolusioner. Dampak positif yang paling dapat dirasakan secara langsung adalah dalam hal pemangkasan alur birokrasi pemerintahan yang selama ini dianggap kaku dan berbelit-belit. Sebelum digitalisasi ini diterapkan, proses pelaporan dan penyetoran retribusi harian berjalan dengan mekanisme yang sangat lamban, konvensional, dan sama sekali tidak praktis. Setiap juru parkir diwajibkan untuk secara fisik meninggalkan lokasi kerjanya dan mendatangi kantor Dinas Perhubungan guna menyetorkan uang tunai hasil pungutan sekaligus melaporkan sisa sobekan karcis retribusi.

Mekanisme manual tersebut tidak hanya membuang waktu produktif dan menguras tenaga juru parkir, tetapi juga membuka celah (*loopholes*) yang sangat lebar bagi potensi manipulasi laporan pencatatan, moral hazard, dan penyusutan nominal setoran yang tidak semestinya. Hadirnya instrumen teknologi berupa sistem aplikasi yang terintegrasi, yang saat ini digunakan oleh para juru parkir di Jalan Gajahmada, secara fundamental meruntuhkan kerumitan dan patologi birokrasi tersebut. Melalui arsitektur sistem pembayaran digital yang mutakhir, seluruh tahapan pencatatan transaksi masuk dan keluar kendaraan, penghitungan durasi waktu secara presisi, hingga proses kalkulasi pembagian persentase setoran retribusi dieksekusi oleh sistem komputerisasi secara otomatis dan real-time.²⁹

Informan dari pihak pemangku kebijakan mengonfirmasi bahwa dana nontunai yang dibayarkan oleh masyarakat kini langsung terdistribusi ke dalam rekening kas daerah secara akurat tanpa perlu lagi melalui perantara tangan fisik atau prosedur penyetoran manual di loket instansi. Pemotongan rantai birokrasi

²⁸ M. R. Hidayatulloh, "Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pungutan Liar Oleh Penyelenggara Parkir Ilegal," *Jurnal Legisla* 15, no. 1 (2023): 38

²⁹ I. G. B. Adiguna, "Penegakan Hukum Preventif Terhadap Praktik Pungutan Liar oleh Juru Parkir Ilegal," *Jurnal Ilmu Kepolisian* 15, no. 4 (2023): 210.

(red tape) ini merupakan manifestasi dan esensi sejati dari penerapan asas-asas umum pemerintahan yang baik (*general principles of good governance*). Otoritas pengawas di Dinas Perhubungan kini tidak perlu lagi melakukan penghitungan uang fisik yang memakan waktu, melainkan cukup memantau pergerakan grafik transaksi secara komprehensif melalui dashboard sistem pemantauan terpusat di kantor. Fungsi pengendalian dan audit keuangan harian dapat dilakukan kapan saja dan dari mana saja secara sangat presisi, membebaskan aparatur sipil negara dari tumpukan pekerjaan administratif konvensional. Di saat yang bersamaan, efisiensi sistem ini juga memberikan keleluasaan yang amat besar bagi juru parkir untuk tetap fokus secara penuh memberikan pelayanan keamanan tata letak kendaraan di lapangan tanpa harus terbebani oleh kewajiban administratif menyetorkan uang fisik secara bolak-balik.³⁰

Menyadari besarnya kompleksitas resistensi kultural, tingginya risiko keamanan fisik dari sektor premanisme informal, serta rentannya stabilitas infrastruktur teknologi yang ada di lapangan, otoritas terkait di tingkat pemerintahan daerah Kota Semarang tidak membiarkan sistem tata kelola ini berjalan secara stagnan. Dalam paradigma administrasi publik modern, sebuah kebijakan publik yang progresif dan berdaya guna senantiasa menuntut adanya proses evaluasi kebijakan (*policy evaluation*) yang berkesinambungan untuk menemukan formula administratif yang paling adaptif terhadap perubahan lingkungan strategis. Berdasarkan arah kebijakan strategis yang tengah dimatangkan secara intensif oleh para pemangku kepentingan di internal Pemerintah Kota Semarang, wujud konkret dari upaya mitigasi dan optimalisasi sistem retribusi tersebut akan diejawantahkan melalui perumusan instrumen hukum baru. Rencana tersebut diwujudkan dalam bentuk penyusunan Peraturan Wali Kota (Perwal) revisi yang secara khusus akan merombak total arsitektur tata kelola parkir elektronik dari hulu ke hilir.

Substansi paling fundamental dari proyeksi regulasi transisional ini mengarah pada penerapan konsep *Public-Private Partnership* (Kemitraan Pemerintah dan Badan Usaha) atau privatisasi manajerial dalam penyelenggaraan pelayanan publik. Dalam konstruksi tata hukum administrasi yang baru ini, instansi pemerintah daerah tidak akan lagi bertindak sebagai pelaksana teknis operasional (*operator*) harian yang bersentuhan langsung dengan kerumitan sosiologis di jalanan. Sebaliknya, pemerintah akan secara legal mendelegasikan wewenang pengelolaan parkir elektronik kepada pihak ketiga, yakni badan usaha swasta berbadan hukum yang memiliki spesialisasi, kapasitas modal, dan profesionalisme tingkat tinggi di bidang teknologi sistem perparkiran cerdas.³¹ Pendelegasian

³⁰ Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, 45.

³¹ Dwina Avrilla, "Analisis Hukum Terhadap Penerapan Sistem Parkir Elektronik Sebagai Upaya Pencegahan Kebocoran Retribusi Daerah," *Repository Publikasi Ilmiah UMA* (2023): 25,

wewenang ini dilakukan melalui instrumen kontrak kerja sama yang mengikat kedua belah pihak secara keperdataan maupun tata usaha negara.

Transformasi kelembagaan yang sangat radikal ini secara niscaya akan merombak struktur pembagian hasil retribusi (profit sharing) yang selama ini telah berjalan. Jika pada skema swakelola sebelumnya pemerintah daerah menerima porsi 55% secara langsung, maka di dalam draf kebijakan tata kelola kemitraan yang baru, struktur pembagian tersebut direstrukturasikan secara proporsional. Skema terbarunya memproyeksikan bahwa 60% pendapatan akan dialokasikan untuk pihak ketiga selaku pengelola, dan 40% sisanya disetorkan secara utuh ke dalam kas daerah sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD). Secara hitungan matematis di atas kertas, persentase penerimaan kas daerah memang sekilas terlihat mengalami penyusutan angka. Namun, apabila dibedah secara komprehensif menggunakan instrumen analisis biaya-manfaat (cost-benefit analysis) dalam kacamata hukum keuangan daerah, skema ini justru dinilai jauh lebih efisien, minim risiko, dan sangat menguntungkan bagi stabilitas Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).

32

Rasionalisasi empiris di balik penentuan persentase 60:40 tersebut didasarkan pada doktrin pengalihan risiko dan tanggung jawab administrasi (transfer of risk and responsibility). Harus dipahami bahwa porsi 40% yang diterima pemerintah daerah nantinya adalah pendapatan bersih (net income) yang sudah terbebas dari berbagai beban pengeluaran operasional. Dengan diterimanya persentase mayoritas sebesar 60%, pihak ketiga selaku mitra kerja sama secara hukum akan dibebani tanggung jawab finansial dan manajerial secara mutlak. Pihak korporasi swasta diwajibkan untuk menyediakan seluruh infrastruktur gawai teknologi mutakhir, menanggung biaya pemeliharaan (maintenance) perangkat lunak, serta menjamin keandalan stabilitas jaringan peladen (server) agar tidak terjadi lagi kendala koneksi yang selama ini merugikan pengguna jasa parkir.

Lebih esensial lagi, perombakan tata kelola ini sekaligus diartikulasikan sebagai solusi konkret atas persoalan perlindungan hukum aparatur di lapangan yang kerap terabaikan. Melalui penunjukan pihak ketiga, badan usaha pengelola diwajibkan secara kontraktual untuk memformalkan status para juru parkir ke dalam ikatan hubungan kerja industrial yang sah. Perusahaan harus memberikan jaminan kesejahteraan berupa gaji yang layak, perlindungan jaminan sosial tenaga kerja, penyediaan perlengkapan keselamatan kerja, serta yang paling utama adalah kepastian perlindungan keamanan fisik bagi juru parkir resmi dari rongrongan kelompok premanisme liar.³³ Dengan skema peralihan status ini, juru parkir

³² Pemerintah-swasta, K., & Kemitraan, P. K. (n.d.). *Kerjasama Publik Dan Swasta Dalam Pengelolaan Parkir Di Kota Makassar* Novayanti Sopia Rukmana, Gita Susanti Jurusan Ilmu

³³ Hukum, J., & Vol, K. A. (2023). *Jurnal Hukum dan Kemasyarakatan Al-Hikmah* Vol. 4, No. 3, September 2023 852. 4(3), 852–871.

bertransformasi menjadi tenaga kerja formal yang bernaung di bawah entitas perusahaan berbadan hukum.

Melalui reposisi fungsional ini, institusi seperti Dinas Perhubungan dapat mengembalikan marwah birokrasinya pada fungsi asasi pemerintahan. Pemerintah cukup bertindak murni sebagai regulator yang merumuskan kebijakan, serta sebagai pengawas (supervisor) yang memastikan tingkat kepatuhan pihak swasta terhadap semua kesepakatan. Pemisahan batas yang tegas antara pelaksana eksekutorial di lapangan dan pengendali kebijakan di instansi merupakan perwujudan paradigma New Public Management. Paradigma ini mengedepankan prinsip mengarahkan daripada mengayuh (*steering rather than rowing*), guna mencegah benturan kepentingan dan menciptakan aparatur yang lebih lincah.³⁴

Sebagai konklusi dari keseluruhan dinamika operasional tersebut, implementasi sistem parkir elektronik di Kota Semarang memberikan preseden kebijakan (policy jurisprudence) yang sangat berharga bagi tata kelola perkotaan modern. Inovasi digitalisasi yang dibalut dengan kepastian hukum daerah terbukti sangat tangguh dan efektif dalam memangkas patologi birokrasi. Sistem ini mampu meruntuhkan kebiasaan pelaporan manual yang rentan penyimpangan, serta berhasil menutup celah manipulasi retribusi yang merugikan keuangan negara. Meskipun demikian, kesempurnaan arsitektur elektronik ini harus terus diimbangi dengan perlindungan hukum yang memadai bagi para juru parkir sebagai ujung tombak pelayanan. Pemerintah dituntut untuk terus beradaptasi dan bersinergi dengan sektor swasta demi mewujudkan standar pelayanan perparkiran yang transparan, aman, dan berkeadilan bagi publik.

Transformasi menuju skema kemitraan ini pada akhirnya diproyeksikan memberikan dampak (outcome) yang sangat terukur terhadap optimalisasi Pendapatan Asli Daerah. Dampak langsung dari pergeseran tata kelola ini adalah efisiensi anggaran belanja daerah, mengingat pemerintah tidak lagi terbebani oleh biaya operasional, pemeliharaan server, dan perbaikan perangkat pemindai yang rentan rusak. Sementara itu, dampak jangka panjangnya adalah tertutupnya celah kebocoran retribusi yang selama ini menguap akibat praktik anomali transaksi tunai di jalanan. Melalui digitalisasi yang dikelola secara profesional oleh pihak ketiga, setiap rupiah yang dibayarkan oleh masyarakat akan langsung terkonversi dan terekam dalam sistem kas daerah. Dengan demikian, implementasi kebijakan e-parking di Jalan Gajahmada tidak hanya berhenti pada sebatas formalitas digitalisasi pelayanan publik (output), melainkan benar-benar menghasilkan dampak nyata (outcome) berupa peningkatan kemandirian fiskal dan akuntabilitas keuangan Pemerintah Kota Semarang.

³⁴ Agus Dwiyanto, *Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2006), 114.

D. Simpulan

Penyelenggaraan sistem parkir elektronik di kawasan tepi jalan umum Jalan Gajahmada Kota Semarang, berdasarkan seluruh rangkaian analisis hukum sosiologis dan empiris yang telah diuraikan dalam penelitian ini, memunculkan sebuah konklusi komprehensif bahwa terdapat kesenjangan sosiologis yang sangat nyata antara cita-cita normatif regulasi dengan realitas pelaksanaan di lapangan. Melalui kacamata Teori Efektivitas Hukum Soerjono Soekanto, jawaban atas pertanyaan penelitian mengenai implementasi kebijakan ini menunjukkan bahwa keberhasilan digitalisasi retribusi daerah tidak dapat bersandar hanya pada aspek legalitas formal berupa Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 semata, melainkan sangat ditentukan oleh interaksi dinamis dari empat faktor operasional lainnya di lapangan. Faktor penegak hukum dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Semarang menghadapi tantangan berat berupa keterbatasan personel pengawas yang konstan untuk mengawal wilayah komersial berdensitas tinggi tersebut secara kontinu sepanjang hari. Kelemahan pengawasan ini diperparah oleh faktor sarana dan fasilitas pendukung yang belum sepenuhnya andal, di mana perangkat pemindai elektronik sering kali mengalami kendala teknis akibat instabilitas jaringan internet dan malafungsi sistem aplikasi pembayaran digital di titik-titik tertentu sepanjang koridor Jalan Gajahmada. Hambatan teknis tersebut secara simultan berbenturan dengan faktor masyarakat selaku objek kebijakan, yang secara kultural masih didominasi oleh pola pikir ketergantungan akut pada transaksi uang tunai akibat rendahnya tingkat literasi digital dan belum meratanya kepemilikan dompet elektronik. Lebih jauh lagi, faktor kebudayaan hukum memperlihatkan adanya resistensi sosial yang sangat kuat dari kelompok premanisme berkedok juru parkir liar yang merasa ruang ekonominya terancam oleh transparansi sistem pemerintahan, sehingga mereka melakukan intimidasi psikologis maupun fisik yang menghambat transisi perilaku tertib hukum di tengah masyarakat pengguna jasa pelayanan publik.

Kegagalan mengintegrasikan kelima faktor efektivitas hukum tersebut pada akhirnya berimplikasi langsung pada belum optimalnya pencapaian prinsip tata kelola pemerintahan yang baik, khususnya pada dimensi transparansi dan akuntabilitas keuangan daerah, karena kebocoran kas dari sektor retribusi jasa umum masih terus terjadi akibat manipulasi transaksi di jalan raya. Sebagai jawaban atas pertanyaan penelitian yang kedua mengenai upaya-upaya optimalisasi, analisis empiris

mengonfirmasi bahwa Pemerintah Kota Semarang harus melakukan reposisi strategi pelayanan publik dari paradigma birokratis konvensional menuju kerangka kerja manajemen publik modern. Langkah optimalisasi strategis yang sedang dicanangkan bertumpu pada pemisahan yang tegas antara fungsi regulator yang tetap dipegang oleh Dinas Perhubungan dan fungsi operator pelayanan di lapangan. Otoritas daerah berupaya menanggulangi hambatan struktural tersebut dengan menerapkan skema kemitraan pemerintah dan swasta melalui mekanisme alih daya pengadaan kepada pihak ketiga yang dinilai lebih profesional, responsif, dan memiliki kapasitas manajerial serta kesiapan infrastruktur teknologi yang jauh lebih mapan. Melalui pendekatan kemitraan ini, pemerintah daerah tidak hanya berupaya mengatasi kendala anggaran pengadaan sarana, tetapi juga merumuskan jalan keluar sosiologis berupa penyerapan dan pembinaan hukum terhadap mantan juru parkir konvensional untuk diintegrasikan sebagai tenaga kerja resmi dengan jaminan kesejahteraan yang layak, guna memotong mata rantai premanisme jalanan dan meminimalkan resistensi kultural secara persuasif namun tegas.

Berangkat dari potret utuh hasil evaluasi implementasi dan langkah pembaharuan kebijakan tersebut, maka saran dan rekomendasi akademis yang dapat diajukan kepada Pemerintah Kota Semarang beserta instansi terkait dirumuskan dalam beberapa langkah taktis operasional yang dibangun secara integratif dalam jalinan esai ini tanpa pemisahan poin numerik. Pertama-tama, Dinas Perhubungan Kota Semarang secara mutlak harus memprioritaskan pembenahan total terhadap keandalan infrastruktur teknologi dengan menggandeng penyedia jasa telekomunikasi demi memastikan stabilitas jaringan internet di sepanjang Jalan Gajahmada, serta melakukan diversifikasi metode pembayaran non-tunai yang jauh lebih inklusif dan ramah pengguna bagi segala lapisan usia masyarakat. Bersamaan dengan perbaikan teknis tersebut, pemerintah daerah perlu menggalakkan kampanye literasi digital dan sosialisasi edukatif yang masif secara langsung di titik-titik parkir guna mengikis kebiasaan transaksi tunai masyarakat serta menumbuhkan kesadaran kolektif akan pentingnya mendukung digitalisasi daerah. Selanjutnya, dari aspek penegakan hukum pidana, aparat kepolisian bersama dengan tim gabungan penegak peraturan daerah harus melakukan operasi penertiban yang tegas, konsisten, dan berkala terhadap sindikat parkir liar guna mengeliminasi praktik pungutan liar dan memberikan rasa aman bagi juru parkir resmi maupun masyarakat konsumen. Terakhir, implementasi skema kemitraan dengan pihak swasta harus dikawal dengan regulasi

pengawasan yang ketat dan transparan, disertai dengan komitmen pemenuhan hak-hak ketenagakerjaan bagi para juru parkir alih daya agar program modernisasi administrasi perkotaan ini tidak hanya sukses mendongkrak optimalisasi Pendapatan Asli Daerah, tetapi juga mampu mewujudkan keadilan sosial dan kesejahteraan yang merata bagi seluruh elemen masyarakat yang terlibat di dalamnya.

E. Ucapan Terimakasih

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT. atas segala limpahan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan artikel yang berjudul “IMPLEMENTASI PELAYANAN PARKIR ELEKTRONIK GUNA OPTIMALISASI PENDAPATAN ASLI DAERAH: STUDI DI WILAYAH JALAN GAJAHMADA KOTA SEMARANG” dengan baik dan tepat waktu sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang. Penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari dukungan, bantuan, dan doa dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Prof. Dr. S Martono, M.Si, Rektor Universitas Negeri Semarang yang telah memberi kesempatan kepada penulis untuk menimba ilmu di UNNES.
2. Prof. Dr. Ali Masyhar Mursyid, S.H., M.H., Dekan Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kemudahan administrasi dalam perijinan penelitian.
3. Dr. Indah Sri Utari, S.H., M.Hum, Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kemahasiswaan Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.
4. Aprila Niravita, S.H., M.Kn, sebagai Wakil Dekan Bidang Perencanaan dan Sumber Daya Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.
5. Muhammad Azil Maskur, S.H., M.H, sebagai Wakil Dekan Bidang Bisnis, Riset & Kerjasama Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.
6. Laga Sugiarto, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing yang dengan penuh kesabaran, ketelitian, dan kearifan akademis telah meluangkan waktu, memberikan kritik membangun, serta menyumbangkan pikiran yang sangat berharga dalam membimbing penulis menyelesaikan artikel ini.
7. Seluruh Dosen dan Staf Akademik Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.

8. Ibunda Nurhana Yuniarti yang senantiasa mengalirkan doa tanpa henti, kasih sayang, pengorbanan, dan dukungan moral yang menjadi pilar kekuatan penulis, serta Almarhum Ayahanda Bapak Sumirat, seorang yang mungkin selama hidupnya tidak begitu dekat dengan penulis dikarenakan kesibukannya, namun pada akhirnya penulis menyadari betapa sayangnya ayahnya ini kepada sang penulis yang sudah mengorbankan hidupnya hingga akhir hayatnya untuk membahagiakan keluarga yang dia cintai. Meskipun terkadang sang penulis membuatnya kecewa.
9. Seluruh Sahabat Sahabat penulis dari “Kasihani Akamsi” yaitu ada A’an Ilham Ardiansyah, S.H., Rizky Maulana, S.H., Miguel Torang P Gultom, S.H., Jefry Stephen Panggabean, S.H., Lilis Mukaromah, S.H., Evi Hariyani, S.H., Zulfa Larasdjati P, S.H., Alviatus Zahroh, S.H., mereka selalu kebersamaan penulis dalam segala macam naik turunnya kehidupan dari sang penulis selama perkuliahan ini, sehingga membuat penulis dapat bertahan hingga sejauh ini
10. Seluruh Sahabat “Magang Prigel” yaitu ada Michael Adi N, S.H., Hadi Alvian, S.H., dan Hidayat Muhammad Sugiharto, S.H., mereka adalah orang-orang hebat yang mendukung penulis saat sedang menulis artikel ini agar segera selesai.
11. Seluruh Sahabat Penulis lainnya, Mahadi Abdullah, S.H., Daffa Arifiano, S.H., M. Fariz Nur A, S.H., dan Sahril Maolani, S.H.
12. Seluruh Teman-teman KKN GIAT 13 Desa Caruban yaitu ada Harvin, April, Alif Syafiar, Riga, Nissa, Ikhfin Alif, Nihlah, Safira, Amanda, dan Elvina. Mereka adalah teman-teman KKN dari penulis yang menambah warna dan pengalaman penulis yang belum pernah penulis lakukan sebelumnya
13. Seluruh teman-teman dari Parlemen Eskalasi Karya DPM FH UNNES tahun 2022, organisasi yang mengajarkan berbagai hal yang belum pernah penulis rasakan sebelum masuk di perkuliahan.
14. Kakak-Kakak yang selalu membimbing penulis sedari awal masuk kuliah yaitu ada Mbak Indi, Mbak Anggun, Mbak Nofika, Mas Samuel, Mas Faisal, Mas Arya Mez, Mas Jones Benarto,
15. Dan Untuk Calon Jodoh penulis di Masa Depan, walaupun hingga saat ini belum ada hilal siapa yang akan menjadi jodoh penulis nantinya, namun percayalah namamu sudah penulis tulis di Karya tugas akhirnya ini.

Penulis menyadari bahwa artikel ini masih jauh dari sempurna, baik dari segi isi maupun penyajian. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan demi perbaikan di masa mendatang. Semoga artikel ini dapat memberikan kontribusi positif, baik bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum perbankan dan perlindungan data pribadi, maupun sebagai referensi bagi penelitian selanjutnya.

F. Pernyataan Konflik Kepentingan

Para penulis menyatakan bahwa tidak ada konflik kepentingan dalam publikasi artikel ini.

G. Referensi

- Dwiyanti, Ita. "The Criminal Penalties for LGBT in a Human Rights Perspective." *Semarang State University Undergraduate Law and Society Review* 1, no. 1 (2021): 1–18. <https://doi.org/10.15294/lsr.v1i1.49835>.
- Faisal, Sanapiah. *Format Penelitian Sosial*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2005.
- Niravita, Aprila. "Social Injustice in the Industrial Revolution 4.0." *Indonesian Journal of Advocacy and Legal Services* 1, no. 2 (2020): 164. <https://doi.org/10.15294/ijals.v1i2.36509>.
- Nugraheni, Prasasti A. W., N.K. (2020). Analisis Efektivitas Penggunaan Sistem E-Parking Dalam Pembayaran Retribusi Parkir. *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Humanika*, 10(1).
- Alfathin, I.B., & Ridwan. (2021). Efektivitas Sistem Parkir Elektronik (E-Parkir) Dalam Pengelolaan Parkir di Kota Surakarta. *Journal of Governance and Policy Innovation*, 1(1).
- Alzena, C.P.W., Marom, A., & Nurcahyanto, H. (2024). Implementasi Program Parkir Elektronik (E-Parking) dalam Pengelolaan Parkir di Kota Semarang. *Journal of Public Policy and Management Review*, 13(2).
- Arief, B.N. (2018). *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Asshiddiqie, J. (2006). *Pengantar Hukum Tata Negara Jilid II*. Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI.
- Avrilla, D. (2023). Analisis Hukum Terhadap Penerapan Sistem Parkir Elektronik Sebagai Upaya Pencegahan Kebocoran Retribusi Daerah. *Repositori Publikasi Ilmiah UMA*.
- Dewi, I.G.A.A.S.C., & Yasa, I.G.A.P.E.A.W. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pungutan Liar Berkedok Parkir Kendaraan Bermotor. *Jurnal Hukum Mahkamah*, 3(1).
- Dwiyanto, A. (2006). *Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Hidayatulloh, M.R. (2023). Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pungutan Liar Oleh Penyelenggara Parkir Ilegal. *Jurnal Legisla*, 15(1).
- Huda, N. (2014). *Hukum Pemerintahan Daerah*. Bandung: Nusa Media.

- Ilman, M.Z., (2020). Efektivitas Peraturan Daerah Terhadap Pungutan Liar Oleh Juru Parkir Perspektif Soerjono Soekanto. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.
- Mahfud, M.D. (2012). Politik Hukum di Indonesia. Jakarta: Rajawali Pers.
- Mamuko, I.Y., dkk. (2025). Pungli Parkir Sebagai Ancaman Terhadap Kenyamanan dan Keamanan Konsumen Menurut UU No. 8 Tahun 1999. *Lex Privatum: Jurnal Fakultas Hukum Unsrat*, 15(5).
- Mardiasmo. (2018). Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah. Yogyakarta: Andi.
- Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum. Berita Daerah Kota Semarang Tahun 2021 Nomor 70. Semarang.
- Putra, A. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Juru Parkir Pada Penerapan E-Parking Di Jalan Palangkaraya. *Al-Hikmah: Jurnal Hukum Islam dan Tata Negara UISU*.
- Ridwan, H.R. (2018). Hukum Administrasi Negara. Jakarta: Rajawali Pers.
- Rukmana, N.S., & Susanti, G. (2016). Kerjasama Publik dan Swasta Dalam Pengelolaan Parkir di Kota Makassar. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 4(1).
- Soekanto, S. (2008). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. Jakarta: Rajawali Pers.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 22 Juni 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 Pemerintahan Daerah. 30 September 2014. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244. Jakarta.
- Waluyo, B. (2016). Penegakan Hukum di Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika.
- Warassih, E. (2005). Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis. Semarang: Suryandaru Utama.
- Wijaya, I.K.A.K., Prayudi, M.A., & Yuniarta, G.A. (2018). Analisis Sistem Pengendalian Internal Atas Retribusi Parkir dalam Meminimalkan Tindakan Pungutan Liar (Pungli) Oleh Juru Parkir. *JIMAT (Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi) Undiksha*, 8(2).
- Dyah. "The New Face of Cyberbullying in Indonesia: How Can We Provide Justice to the Victims?" *The Indonesian Journal of International Clinical Legal Education* 3, no. 1 (2021): 57–76. <https://doi.org/10.15294/ijicle.v3i1.43153>.
- Pratiwi, Sahira Jati, Steven Steven, and Adinda Destaloka Putri Permatasari. "The Application of E-Court as an Effort to Modernize the Justice Administration in Indonesia: Challenges & Problems." *Indonesian Journal of Advocacy and Legal Services* 2, no. 1 (2020): 39–56. <https://doi.org/10.15294/ijals.v2i1.37718>.
- Rahmatika, Aulia Vaya. "Violence on Women and Children: Background, Effects, and Solutions." *Semarang State University Undergraduate Law and Society Review* 1, no. 1 (2021): 69–86. <https://doi.org/10.15294/lsr.v1i1.49840>.
- Raphael, Jody. *Rape Is Rape: How Denial, Distortion, and Victim Blaming Are Fueling a Hidden Acquaintance Rape Crisis*. Chicago: Lawrence Hill Books, 2013.
- Yulianto, Anggoro. "Cybersecurity Policy and Its Implementation in Indonesia." *Law Research Review Quarterly* 7, no. 1 (2021): 69–82.

<https://doi.org/https://doi.org/10.15294/lrrq.v7i1.43191> 70.

Hidayat, A., & Sugiarto, L. (2020). STRATEGI PENANGKALAN & PENANGGULANGAN RADIKALISME MELALUI CULTURAL REINFORCEMENT MANAGEMENT THROUGH CULTURAL REINFORCEMENT. 3(1), 135–154.