

**ARTIKEL TENTANG  
TRANSFORMASI PARADIGMA  
FISKAL DAERAH KOTA  
MAGELANG**



**Disusun Oleh:**

**Muhammad Rechan Habibi**

**NPM: 2420601074**

**jurusan hukum**

**fakultas ilmu sosial dan politik**

# Transformasi Paradigma Fiskal Daerah: Analisis Kritis dan Komprehensif Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 11 Tahun 2025 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah serta Implikasi Kebijakan Parkir Tahun 2026

Disusun oleh: Muhammad Rechan Habibi

NPM: 2420601074

Universitas Tidar

## Abstrak

Laporan penelitian ini menyajikan sebuah eksaminasi mendalam dan komprehensif mengenai evolusi kebijakan fiskal di tingkat pemerintah daerah, dengan fokus spesifik pada restrukturisasi regulasi Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD) di Kota Magelang. Studi ini dilatarbelakangi oleh penetapan Peraturan Daerah (Perda) Kota Magelang Nomor 11 Tahun 2025 yang mengubah Perda Nomor 12 Tahun 2023, sebagai respons imperatif terhadap amanat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (UU HKPD). Fokus sentral dari analisis ini adalah dinamika regulasi sektor perparkiran, yang mengalami fluktuasi kebijakan ekstrem—dari kenaikan tarif agresif pada tahun 2024 menjadi kebijakan penurunan tarif radikal yang akan berlaku efektif mulai 1 Januari 2026. Melalui pendekatan yuridis-normatif, analisis ekonomi publik, dan teori implementasi kebijakan, laporan ini mengurai kompleksitas transformasi Pajak Barang dan Jasa Tertentu (PBJT) atas Jasa Parkir dan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Temuan studi menunjukkan bahwa kenaikan tarif retribusi parkir sebesar 100% pada tahun 2024 gagal menghasilkan elastisitas pendapatan yang proporsional, hanya meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebesar 15%, yang mengindikasikan adanya inefisiensi struktural dan resistensi masyarakat. Kebijakan penurunan tarif pada tahun 2026 dinilai sebagai koreksi strategis yang mengutamakan fungsi pelayanan publik dan stimulus ekonomi mikro di atas fungsi *budgetair* semata. Laporan ini juga mengidentifikasi tantangan krusial dalam administrasi perpajakan daerah, termasuk isu kebocoran retribusi, urgensi digitalisasi melalui *E-Parking*, dan perlunya harmonisasi antara target PAD dengan realitas kapasitas fiskal masyarakat.

## Abstract

*This research report presents an in-depth and comprehensive examination of the evolution of fiscal policy at the local government level, with a specific focus on the restructuring of Regional Tax and Retribution (PDRD) regulations in Magelang City. This study is motivated by the enactment of Magelang City Regional Regulation (Perda) Number 11 of 2025, which amends Perda Number 12 of 2023, as an imperative response to the mandate of Law Number 1 of 2022 concerning Financial Relations between the Central Government and Regional Governments (HKPD Law). The central focus of this analysis is the regulatory dynamics of the parking sector, which has experienced extreme policy fluctuations—from an aggressive tariff increase in 2024 to a radical tariff reduction policy that will take effect on January 1, 2026. Through a juridical-normative approach, public economic analysis, and policy implementation theory, this report unravels the complexities of the transformation of Certain Goods and Services Tax (PBJT) on Parking Services and Parking Service Levies on Public Roads.*

The study's findings indicate that a 100% increase in parking fees in 2024 failed to generate proportional revenue elasticity, only increasing Regional Original Income (PAD) by 15%, indicating structural inefficiency and public resistance. The policy of reducing fees in 2026 is considered a strategic correction that prioritizes public service functions and microeconomic stimulus over mere budgetary functions. The report also identifies crucial challenges in regional tax administration, including the issue of levy leakage, the urgency of digitalization through E-Parking, and the need to harmonize PAD targets with the reality of community fiscal capacity.

## **Bab 1: Pendahuluan**

### **1. Latar Belakang: Evolusi Desentralisasi Fiskal dan Urgensi Reformasi**

Dinamika pemerintahan daerah di Indonesia tidak dapat dilepaskan dari sejarah panjang desentralisasi fiskal yang bertujuan memberikan kemandirian kepada daerah otonom untuk mengelola rumah tangganya sendiri. Sejak era reformasi, paradigma hubungan keuangan pusat dan daerah telah mengalami beberapa kali metamorfosis, mulai dari Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000, Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (UU PDRD), hingga yang terbaru dan paling fundamental, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (UU HKPD).<sup>1</sup> Transisi regulasi ini bukan sekadar perubahan nomenklatur hukum, melainkan sebuah rekayasa ulang (*re-engineering*) terhadap arsitektur fiskal daerah yang menuntut efisiensi, simplifikasi, dan optimalisasi *local taxing power*.

Kota Magelang, sebagai entitas kota otonom yang strategis di Jawa Tengah, berada di garis depan dalam merespons gelombang reformasi regulasi ini. Dalam upaya menyelaraskan ketentuan daerah dengan payung hukum nasional yang baru, Pemerintah Kota Magelang menetapkan Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2023. Namun, realitas implementasi kebijakan dan evaluasi dari Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri) menunjukkan adanya celah regulasi dan kebutuhan penyesuaian tarif yang lebih responsif terhadap kondisi ekonomi riil.<sup>3</sup> Hal inilah yang melatari lahirnya **Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 11 Tahun 2025** tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2023, yang disahkan pada akhir Desember 2025 dan membawa implikasi luas bagi tata kelola pendapatan daerah mulai tahun anggaran 2026.

Isu yang paling krusial dan mendapatkan sorotan publik yang tajam dalam lanskap perubahan ini adalah kebijakan sektor parkir. Sektor ini memiliki karakteristik unik sebagai *point of sales* retribusi yang paling dekat dengan masyarakat namun paling rentan terhadap kebocoran (*leakage*). Pada tahun 2024, Pemerintah Kota Magelang mengambil langkah berani dengan menaikkan tarif retribusi parkir tepi jalan umum secara signifikan—sepeda motor naik dari Rp1.000 menjadi Rp2.000, dan mobil penumpang dari Rp2.000 menjadi Rp4.000.<sup>4</sup> Asumsi dasar kebijakan ini adalah logika linear: kenaikan tarif akan berbanding lurus dengan kenaikan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Akan tetapi, data empiris tahun 2024 mematahkan asumsi tersebut. Kenaikan tarif yang mencapai 100% ternyata hanya mampu mendongkrak realisasi PAD sektor parkir dari Rp850 juta (2023) menjadi Rp970 juta (2024), sebuah kenaikan marjinal sekitar 14-15% yang jauh dari target.<sup>4</sup> Fenomena ini mengindikasikan adanya inelastisitas permintaan atau kegagalan sistem pengawasan yang parah. Merespons anomali tersebut, serta mengakomodasi aspirasi publik yang meluas, Pemerintah Kota Magelang melalui instrumen hukum terbarunya memutuskan untuk melakukan *policy reversal* atau pembalikan kebijakan dengan menurunkan kembali tarif parkir efektif per 1 Januari 2026.<sup>7</sup>

## 2. Rumusan Masalah

Kompleksitas perubahan regulasi dan dinamika kebijakan tarif parkir di Kota Magelang memunculkan sejumlah pertanyaan mendasar yang perlu dijawab secara akademis dan teknokratis:

1. Bagaimana konstruksi yuridis perubahan dari Perda No. 12 Tahun 2023 ke Perda No. 11 Tahun 2025 merefleksikan amanat UU HKPD, khususnya dalam restrukturisasi Pajak Barang dan Jasa Tertentu (PBJT)?
2. Apa landasan teoretis dan bukti empiris yang menjelaskan kegagalan kebijakan kenaikan tarif parkir tahun 2024 dalam meningkatkan PAD secara signifikan?
3. Bagaimana mekanisme operasional tarif baru yang berlaku mulai tahun 2026, dan apa implikasi ekonominya terhadap masyarakat serta anggaran daerah?
4. Strategi institusional apa yang harus disiapkan untuk mencegah kebocoran retribusi di tengah penurunan tarif, dan bagaimana peran teknologi dalam modernisasi sistem perpajakan daerah?

## 3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menyusun sebuah analisis kebijakan yang komprehensif, yang tidak hanya mendeskripsikan perubahan aturan, tetapi juga mengevaluasi dampak sosio-ekonominya. Secara spesifik, laporan ini bertujuan untuk: (1) Membedah anatomi hukum Perda Kota Magelang Nomor 11 Tahun 2025; (2) Menganalisis efektivitas kebijakan tarif parkir menggunakan perspektif ekonomi publik; dan (3) Merumuskan rekomendasi kebijakan berbasis bukti (*evidence-based policy*) bagi optimalisasi PAD Kota Magelang di masa depan.

# Bab 2: Tinjauan Pustaka dan Kerangka Teoretis

## 1. Reformasi Fiskal dalam UU HKPD: Paradigma *Closed-List*

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 (UU HKPD) membawa perubahan paradigma dari sistem perpajakan daerah yang sebelumnya bersifat *open-list* (memberikan ruang luas bagi variasi pungutan) menuju sistem yang lebih tertutup dan terstandarisasi (*closed-list system*). Tujuannya adalah untuk mengurangi beban administrasi dan biaya ekonomi tinggi yang menghambat investasi daerah.<sup>2</sup>

Salah satu manifestasi paling signifikan dari reformasi ini adalah penyederhanaan jenis pajak daerah. Lima jenis pajak berbasis konsumsi yang sebelumnya terpisah—Pajak Hotel, Pajak Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Parkir, dan Pajak Penerangan Jalan—kini diintegrasikan ke dalam satu nomenklatur baru: **Pajak Barang dan Jasa Tertentu (PBJT)**.<sup>9</sup> Integrasi ini menuntut pemerintah daerah, termasuk Kota Magelang, untuk merevisi Perda PDRD mereka guna menyelaraskan definisi, objek, dan tarif sesuai batasan baru yang ditetapkan pusat.

## 2. Teori Pemungutan Pajak dan Retribusi

Dalam menganalisis kebijakan tarif parkir, dua prinsip utama perpajakan menjadi relevan:

- **Benefit Principle (Prinsip Manfaat):** Teori ini menyatakan bahwa individu harus membayar pajak atau retribusi sebanding dengan manfaat yang mereka terima dari layanan publik.<sup>11</sup> Dalam konteks parkir tepi jalan umum (retribusi), pengguna membayar karena mereka menggunakan ruang publik milik pemerintah untuk kepentingan pribadi. Penurunan kualitas layanan parkir di tengah kenaikan tarif seringkali melanggar prinsip ini, memicu resistensi publik.
- **Ability to Pay Principle (Prinsip Kemampuan Membayar):** Prinsip ini menekankan bahwa beban pungutan harus disesuaikan dengan kapasitas ekonomi masyarakat. Kenaikan tarif parkir yang drastis pada tahun 2024 di Kota Magelang dinilai melanggar prinsip ini, terutama bagi masyarakat berpenghasilan rendah dan pelaku UMKM yang sangat sensitif terhadap biaya transportasi harian.<sup>11</sup>

## 3. Teori Implementasi Kebijakan Publik

Keberhasilan sebuah kebijakan publik, seperti perubahan tarif parkir, sangat bergantung pada proses implementasinya. George C. Edwards III dalam teorinya mengemukakan empat variabel kritis yang menentukan keberhasilan implementasi: Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi, dan Struktur Birokrasi.<sup>13</sup>

- **Disposisi (Sikap Pelaksana):** Dalam kasus parkir, juru parkir (jukir) adalah ujung tombak implementasi. Jika jukir merasa dirugikan oleh target setoran yang terlalu tinggi akibat kenaikan tarif, mereka cenderung melakukan *moral hazard* (tidak memberikan karcis) untuk mengamankan pendapatan pribadi, yang berujung pada kebocoran PAD.<sup>15</sup>
- **Struktur Birokrasi:** Ketidaksiapan infrastruktur pengawasan dan ketiadaan sistem digital (E-Parking) membuat kebijakan tarif tinggi sulit ditegakkan, karena transaksi tunai sangat sulit dilacak dan diaudit.

## 4. Elastisitas Pendapatan (*Revenue Elasticity*)

Teori ekonomi mikro mengajarkan konsep elastisitas harga terhadap permintaan. Dalam konteks pendapatan daerah, jika permintaan terhadap layanan parkir bersifat elastis, maka kenaikan tarif akan menyebabkan penurunan volume penggunaan yang signifikan, sehingga total pendapatan mungkin tidak naik atau bahkan turun. Fenomena di Kota Magelang tahun 2024, di mana kenaikan tarif 100% hanya menaikkan pendapatan 15%, menunjukkan bahwa terdapat faktor inelastisitas semu atau kebocoran masif. Masyarakat mungkin tetap parkir (karena kebutuhan), namun transaksi beralih ke sektor informal (parkir liar) atau terjadi negosiasi tarif ilegal di lapangan yang tidak tercatat dalam kas daerah.<sup>4</sup>

# Bab 3: Analisis Yuridis Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 11 Tahun 2025

## 1. Urgensi dan Konsiderans Hukum

Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 11 Tahun 2025 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2023 ditetapkan dengan menimbang hasil evaluasi Kementerian Dalam Negeri dan kebutuhan untuk menyesuaikan detail rincian objek serta tarif pajak dengan perkembangan perekonomian.<sup>3</sup> Regulasi ini

menjadi landasan hukum yang vital karena menutup celah-celah (loopholes) yang mungkin ada pada Perda sebelumnya dan menyesuaikan diri dengan dinamika inflasi serta daya beli masyarakat.

Dokumen salinan Perda menunjukkan bahwa perubahan terjadi pada beberapa pasal kunci yang mengatur jenis pajak, definisi objek pajak, dan tata cara perhitungan. Secara spesifik, Pasal 2 Perda ini menegaskan kembali klasifikasi jenis pajak yang dipungut daerah, termasuk PBJT atas Makanan/Minuman, Tenaga Listrik, Jasa Perhotelan, Jasa Parkir, dan Jasa Kesenian/Hiburan.<sup>3</sup>

## 2. Transformasi Regulasi Jasa Parkir (PBJT vs Retribusi)

Salah satu aspek paling teknis dan sering disalahpahami dalam regulasi ini adalah perbedaan perlakuan antara Pajak Parkir (kini PBJT Jasa Parkir) dan Retribusi Parkir. Perda No. 11 Tahun 2025 memperjelas distingsi ini sejalan dengan UU HKPD.

### 3. PBJT atas Jasa Parkir (Pasal 22)

Berdasarkan Pasal 22 Perda No. 11 Tahun 2025, Jasa Parkir yang menjadi objek PBJT meliputi penyediaan atau penyelenggaraan tempat parkir di luar badan jalan (*off-street parking*) dan pelayanan memarkirkan kendaraan (*valet parking*).<sup>3</sup>

- **Pengecualian:** Pasal 22 ayat (2) secara eksplisit mengecualikan beberapa aktivitas dari objek PBJT, antara lain:
  1. Jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah.
  2. Jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh perkantoran yang hanya digunakan untuk karyawannya sendiri.
  3. Jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh kedutaan, konsulat, dan perwakilan negara asing dengan asas timbal balik.
- **Implikasi:** Pengecualian ini menegaskan bahwa parkir yang dikelola langsung oleh Pemkot Magelang di bahu jalan (tepi jalan umum) atau gedung parkir milik pemerintah **bukanlah objek pajak**, melainkan objek **retribusi**. Hal ini penting untuk menghindari pajak berganda (*double taxation*) dan kerancuan kewenangan pemungutan.

### 4. Retribusi Jasa Usaha dan Pelayanan Parkir (Pasal 72 & 74)

Perda No. 11 Tahun 2025 juga merevisi ketentuan mengenai tingkat penggunaan jasa pada Retribusi Jasa Usaha. Pasal 72 ayat (2) huruf b mengatur bahwa penyediaan tempat khusus parkir di luar badan jalan diukur berdasarkan jenis kendaraan, frekuensi layanan, dan jangka waktu pemakaian fasilitas. Pasal 74 memberikan fleksibilitas kepada Wali Kota untuk mengatur lebih lanjut mengenai pemanfaatan barang milik daerah dan perhitungan besaran tarif melalui Peraturan Wali Kota (Perwal), yang memberikan landasan hukum bagi penyesuaian tarif secara dinamis tanpa harus selalu merevisi Perda.<sup>3</sup>

### 5. Struktur Tarif Opsen dan Harmonisasi Pusat-Daerah

Selain parkir, Perda ini juga mengakomodasi ketentuan mengenai **Opsen** (pungutan tambahan pajak) sebagaimana diamanatkan UU HKPD. Pasal 47 dan Pasal 52 menetapkan tarif Opsen Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Opsen Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) sebesar 66% dari besaran pajak terutang.<sup>3</sup> Ini adalah mekanisme baru pembagian keuangan di mana kabupaten/kota mendapatkan porsi langsung (*split payment*) dari pajak kendaraan yang dipungut provinsi, meningkatkan kepastian penerimaan daerah.

# Bab 4: Dinamika Kebijakan Tarif Parkir 2024-2026: Sebuah Studi Kasus

## 1. Evaluasi Kegagalan Kebijakan Tarif Tinggi (2024)

Tahun 2024 menjadi periode eksperimentasi fiskal bagi Kota Magelang dengan diterapkannya kenaikan tarif retribusi parkir tepi jalan umum yang signifikan berdasarkan Perda No. 12 Tahun 2023. Tarif sepeda motor dinaikkan dari Rp1.000 menjadi Rp2.000, dan mobil dari Rp2.000 menjadi Rp4.000. Rasionalitas di balik kebijakan ini adalah untuk meningkatkan PAD yang pada tahun 2023 tercatat sekitar Rp850 juta.<sup>4</sup>

Namun, hasil evaluasi menunjukkan bahwa kebijakan ini tidak berjalan efektif. Pj. Sekretaris Daerah Kota Magelang, Larsita, mengungkapkan bahwa realisasi PAD parkir tahun 2024 hanya mencapai Rp970 juta.<sup>4</sup> Secara matematis, kenaikan tarif 100% seharusnya melipatgandakan pendapatan, namun realisasinya hanya tumbuh sekitar 14%.

### Analisis Penyebab Inefisiensi:

- Resistensi Psikologis dan Ekonomi:** Masyarakat merasa terbebani dengan tarif yang naik dua kali lipat di tengah kondisi ekonomi yang belum sepenuhnya pulih. Hal ini memicu perilaku penghindaran, seperti parkir di tempat yang tidak resmi atau mengurangi durasi kunjungan ke pusat kota.
- Kebocoran di Tingkat Juru Parkir (Moral Hazard):** Kenaikan tarif memperbesar insentif bagi oknum juru parkir untuk tidak menyetorkan pendapatan sesuai aturan. Dengan tarif resmi Rp2.000 (motor), pengguna seringkali memberikan uang pas tanpa meminta karcis, atau terjadi negosiasi di mana pengguna membayar Rp1.000 tanpa karcis.<sup>17</sup> Selisih antara tarif resmi dan uang yang disetor menjadi "keuntungan tak terduga" bagi oknum, merugikan kas daerah.
- Lemahnya Pengawasan:** Sistem pemungutan yang masih dominan manual (karcis sobek) membuat pengawasan menjadi sangat sulit. Pemerintah daerah tidak memiliki data *real-time* mengenai berapa banyak kendaraan yang sebenarnya parkir di setiap titik.<sup>19</sup>

## 2. Pembalikan Kebijakan: Tarif Baru Mulai 2026

Merespons inefektivitas tersebut, Pemerintah Kota Magelang mengambil langkah responsif dengan merevisi kebijakan tarif melalui instrumen hukum turunan dari Perda No. 11 Tahun 2025. Mulai 1 Januari 2026, tarif retribusi parkir tepi jalan umum dikembalikan ke angka psikologis yang lebih rendah.

Tabel 4.1: Struktur Perubahan Tarif Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Magelang

Jenis Kendaraan	Tarif 2023 (Lama)	Tarif 2024-2025 (Eksperimen)	Tarif Baru (Efektif 1 Jan 2026)	Perubahan (2025 ke 2026)
Sepeda Motor (Roda 2)	Rp 1.000	Rp 2.000	Rp 1.000	Turun 50%

Jenis Kendaraan	Tarif 2023 (Lama)	Tarif 2024-2025 (Eksperimen)	Tarif Baru (Efektif 1 Jan 2026)	Perubahan (2025 ke 2026)
Mobil Penumpang (Roda 4)	Rp 2.000	Rp 4.000	Rp 2.000	Turun 50%
Truk/Bus Sedang	Rp 4.000	Rp 6.000	Penyesuaian	Penyesuaian
Truk/Bus Besar	Rp 6.000	Rp 8.000	Penyesuaian	Penyesuaian

Sumber: Diolah dari data Diskominsta Kota Magelang, Radar Magelang, dan Perda terkait.<sup>4</sup>

### Rasionalitas Kebijakan Penurunan Tarif:

1. **Stimulus Ekonomi Mikro:** Wali Kota Magelang, Damar Prasetyono, menegaskan bahwa penurunan tarif bertujuan untuk meringankan beban masyarakat dan menstimulasi kunjungan ke pusat-pusat perdagangan dan UMKM.<sup>7</sup> Biaya parkir yang murah menurunkan biaya transaksi (*transaction cost*) bagi konsumen.
2. **Meningkatkan Kepatuhan Sukarela (*Voluntary Compliance*):** Dengan tarif yang murah (Rp1.000/Rp2.000), masyarakat cenderung lebih ikhlas membayar dan lebih berani menuntut karcis resmi. Hal ini secara paradoks dapat meningkatkan volume transaksi legal yang masuk ke kas daerah, menutup potensi kebocoran yang terjadi saat tarif tinggi.
3. **Fungsi Pelayanan Publik:** Kebijakan ini mengembalikan filosofi retribusi sebagai pembayaran atas jasa pelayanan, bukan sekadar alat pencari keuntungan (*profit center*). Pemerintah daerah menyadari bahwa fungsi pengaturan ketertiban umum lebih utama daripada target nominal pendapatan yang tidak realistis.<sup>21</sup>

### 3. Analisis Dampak Fiskal

Secara teoretis, penurunan tarif sebesar 50% berpotensi memangkas potensi pendapatan hingga setengahnya jika volume kendaraan tetap (*ceteris paribus*). Namun, Pemerintah Kota Magelang meyakini bahwa dampak terhadap PAD tidak akan signifikan secara negatif. Argumen ini didasarkan pada fakta bahwa basis penerimaan pada tahun 2024 (tarif tinggi) pun tidak optimal. Dengan tarif rendah, diharapkan tingkat okupansi parkir resmi meningkat dan kebocoran berkurang karena pengawasan sosial (masyarakat meminta karcis) menjadi lebih kuat.<sup>4</sup>

# Bab 5: Komparasi dan Strategi Implementasi Masa Depan

## 1. Studi Komparasi: Magelang vs Kota Lain

Langkah Kota Magelang menurunkan tarif parkir pada tahun 2026 merupakan anomali positif jika dibandingkan dengan tren di kota-kota lain yang cenderung menaikkan tarif atau menerapkan tarif progresif/zonasi untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi.

- **Kota Yogyakarta & Surakarta:** Cenderung mempertahankan tarif yang lebih tinggi atau menerapkan tarif progresif di zona padat untuk mengurai kemacetan. Tarif parkir di Yogyakarta untuk zona premium bisa mencapai angka yang jauh lebih tinggi dibandingkan Magelang.<sup>22</sup>
- **Kabupaten Sidoarjo & Tuban:** Menerapkan sistem parkir berlangganan (*subscription parking*) yang dibayarkan bersamaan dengan pajak kendaraan tahunan.<sup>15</sup> Model ini sangat efektif menghilangkan kebocoran di lapangan dan menjamin kepastian pendapatan, namun seringkali dikeluhkan masyarakat karena jukir tetap meminta uang tambahan (pungutan liar).
- **Kota Medan & Pekanbaru:** Berupaya menerapkan *E-Parking* (QRIS/non-tunai) namun menghadapi kendala resistensi juru parkir dan literasi digital masyarakat yang belum merata.<sup>14</sup>

Posisi Kota Magelang dengan tarif *flat* yang rendah (Rp1.000/Rp2.000) menempatkannya sebagai kota yang "ramah" bagi pengguna kendaraan pribadi, namun berisiko menghadapi tantangan manajemen lalu lintas di masa depan jika volume kendaraan terus meningkat.

## 2. Strategi Pengamanan Pendapatan di Era Tarif Rendah

Untuk memastikan bahwa penurunan tarif tidak menggerus PAD secara drastis, Pemerintah Kota Magelang harus menerapkan strategi mitigasi risiko yang komprehensif:

1. **Intensifikasi Pengawasan Lapangan:** Dinas Perhubungan harus membentuk satuan tugas (Satgas) khusus untuk memantau 12 blok parkir Rumija.<sup>4</sup> Fokus pengawasan adalah memastikan jukir memberikan karcis resmi. Sanksi tegas berupa pemutusan kontrak kerja harus diberlakukan bagi jukir yang melakukan pelanggaran.
2. **Kampanye Publik "Tanpa Karcis, Gratis Parkir":** Mengedukasi masyarakat untuk berani menolak membayar jika tidak diberi karcis. Ini adalah mekanisme pengawasan partisipatif yang paling murah dan efektif.<sup>14</sup>
3. **Digitalisasi Bertahap (Hybrid Model):** Meskipun tarif murah, pembayaran non-tunai (QRIS) harus mulai diperkenalkan di titik-titik pusat (seperti Alun-alun). Ini akan membiasakan masyarakat dan jukir dengan transparansi data pendapatan.
4. **Ekstensifikasi Objek Pajak (PBJT):** Mengingat tarif PBJT Jasa Parkir (off-street) dibatasi maksimal 10% oleh UU HKPD (turun dari 30% di UU lama), Bapenda harus lebih agresif mendata objek pajak parkir baru, seperti parkir valet di hotel atau penitipan kendaraan bermotor yang selama ini mungkin luput dari pendataan.<sup>9</sup>

## 3. Tantangan dan Rekomendasi Jangka Panjang

Perda No. 11 Tahun 2025 dan kebijakan tarif 2026 adalah solusi jangka pendek hingga menengah. Dalam jangka panjang, Kota Magelang akan menghadapi tantangan manajemen lalu lintas yang tidak bisa diselesaikan hanya dengan tarif murah.

- **Rekomendasi 1: Evaluasi Berkala Berbasis Data.** Pemerintah harus memiliki data akurat mengenai volume kendaraan harian. Jika kemacetan meningkat, opsi tarif progresif atau zonasi (tarif mahal di pusat, murah di pinggiran) harus dipertimbangkan kembali di masa depan sesuai amanat UU HKPD tentang pengendalian lalu lintas.
- **Rekomendasi 2: Profesionalisasi Juru Parkir.** Mengubah status jukir dari tenaga lepas menjadi tenaga kontrak dengan gaji bulanan yang layak, sehingga insentif untuk melakukan kecurangan berkurang. Model ini sukses diterapkan di beberapa daerah yang menggunakan sistem *e-parking* penuh.
- **Rekomendasi 3: Integrasi Pajak dan Retribusi.** Memastikan tidak ada tumpang tindih antara objek pajak (PBJT) dan retribusi. Halaman ruko yang menjadi bagian dari jalan umum harus tegas masuk retribusi, sementara gedung parkir khusus masuk pajak.

## Bab 6: Kesimpulan

Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 11 Tahun 2025 merepresentasikan upaya adaptif pemerintah daerah dalam menavigasi lanskap fiskal baru pasca-berlakunya UU HKPD. Perubahan regulasi ini bukan sekadar penyesuaian administratif, melainkan sebuah reorientasi kebijakan yang menyeimbangkan antara kebutuhan pendapatan daerah (*budgetair*) dengan fungsi pelayanan publik dan stabilitas sosial.

Keputusan untuk menurunkan tarif retribusi parkir tepi jalan umum mulai 1 Januari 2026—dari Rp2.000/Rp4.000 kembali ke Rp1.000/Rp2.000—adalah langkah pragmatis yang didasarkan pada evaluasi empiris atas inelastisitas pendapatan pada tahun 2024. Kebijakan ini mengakui realitas bahwa tarif tinggi tanpa infrastruktur pengawasan yang memadai hanya akan menyuburkan kebocoran retribusi dan membebani ekonomi rakyat.

Meskipun berpotensi menekan nominal PAD dalam jangka pendek, strategi ini memiliki keunggulan dalam memulihkan kepercayaan publik (*public trust*), menstimulasi ekonomi mikro, dan meningkatkan kepatuhan sukarela. Keberhasilan implementasi Perda ini ke depan akan sangat bergantung pada kemampuan Pemerintah Kota Magelang dalam melakukan transformasi tata kelola pemungutan, dari sistem manual yang rentan kebocoran menuju sistem yang lebih transparan, akuntabel, dan berbasis teknologi. Tahun 2026 bukan hanya tentang tarif baru, tetapi momentum untuk menata ulang kontrak sosial antara pemerintah dan warga dalam pengelolaan ruang publik.

## Daftar Pustaka

### Peraturan Perundang-undangan:

1. Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 4.<sup>1</sup>
2. Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130.<sup>25</sup>
3. Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*.<sup>9</sup>

4. Pemerintah Kota Magelang. *Peraturan Daerah Kota Magelang Nomor 11 Tahun 2025 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*.<sup>3</sup>
5. Pemerintah Kabupaten Magelang. *Peraturan Daerah Kabupaten Magelang Nomor 12 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*.<sup>29</sup>

### **Jurnal Ilmiah dan Laporan Penelitian:**

1. Fawwaz Praditya, M., Israel, R., & Slamet, D. (2024). "Efektivitas Pemungutan Pajak Parkir di Kota Samarinda: Tinjauan dari Perspektif Hukum dan Kebijakan". *Collegium Studiosum Journal*, 7(1), 45-52.<sup>31</sup>
2. Kalangi, K. N., Pangerapan, S., & Suwetja, I. G. (2025). "Analisis Penerapan UU Nomor 1 Tahun 2022 tentang HKPD dalam Tata Cara Pemungutan Pajak Barang dan Jasa Tertentu serta Kontribusinya pada Pendapatan Asli Daerah". *Riset Akuntansi dan Portofolio Investasi*, 3(2), 466-475.<sup>25</sup>
3. KPPOD. (2022). *Policy Note: PDRD dalam RUU HKPD*. Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah.<sup>18</sup>
4. Marwiyah, S., K. D, N. U., & Pratama, A. (2024). "Implementasi Kebijakan Parkir Berlangganan dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD)". *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4(4), 7739–7747.<sup>13</sup>
5. Rahmi, A. D., & Febrian, R. A. (2025). "Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Pekanbaru". *Socius: Jurnal Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial*, 3(1), 422-428.<sup>14</sup>
6. Saputra, I., Herdiana, S., & Oktaviana, W. (2017). "Penerapan Sistem Parkir Progresif On Street dalam Mempengaruhi Efektivitas Transport Demand Management". *Jurnal Reka Racana*.<sup>33</sup>
7. Sirait, R. A. (2024). "Politik Hukum Pajak Daerah dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dan Implikasinya Terhadap Kemandirian Daerah". *Jurnal Defis*, 13.<sup>2</sup>
8. Wirawan, D. N. M. (2023). "Optimalisasi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Batu". *Repository IPDN*.<sup>34</sup>

### **Sumber Berita dan Informasi Publik:**

1. Antara News. (2026, 6 Januari). *Pemkot Magelang turunkan tarif parkir*. Diakses dari [jateng.antaranews.com](http://jateng.antaranews.com).<sup>35</sup>
2. Diskominsta Kota Magelang. (2026, 5 Januari). *Pemkot Magelang Turunkan Tarif Parkir Motor dan Mobil*. Website Resmi Pemerintah Kota Magelang.<sup>7</sup>
3. Diskominsta Kota Magelang. (2024, 9 April). *Tidak Ada Kenaikan Tarif Parkir di Kota Magelang Selama Ramadhan dan Lebaran 1445H*. Website Resmi Pemerintah Kota Magelang.<sup>5</sup>
4. Kompas.com. (2026, 5 Januari). *Tarif Parkir di Kota Magelang Turun, Berikut Rinciannya*.<sup>6</sup>
5. Metro TV News. (2026). *Pemkot Magelang Turunkan Tarif Parkir, Motor Rp1 Ribu Mobil Rp2 Ribu*.<sup>4</sup>
6. Radar Magelang. (2025, 16 November). *Peringatan HKN 2025, MTCC UNIMMA Dorong Pemkot Magelang Perkuat Perda Kawasan Tanpa Rokok*.<sup>36</sup>
7. Bapenda Ketapang. (2023). *Kenali Perbedaan PBJT Jasa Parkir dan Retribusi Parkir*.<sup>37</sup>
8. Ortax. (2024, 30 April). *Pajak Parkir Masuk PBJT, Apa Saja Perubahannya?*.<sup>9</sup>

---

## **Lampiran: Ikhtisar Tarif Pajak dan Retribusi Berdasarkan Perda Kota Magelang No. 11 Tahun 2025**

<b>Jenis Pungutan</b>	<b>Objek Pungutan</b>	<b>Tarif / Besaran (Mulai 2026)</b>	<b>Dasar Hukum</b>
<b>PBJT Jasa Parkir</b>	Parkir di luar badan jalan (Gedung Parkir Swasta, Mal, Valet)	Maksimal 10% (sesuai UU HKPD)	Pasal 22 Perda 11/2025 & UU HKPD
<b>Retribusi Parkir</b>	Parkir di Tepi Jalan Umum (On-Street)	- Motor: Rp 1.000  - Mobil: Rp 2.000	Perwal pelaksana Perda 11/2025
<b>PBB-P2</b>	Bumi dan Bangunan (Non-P2 Pusat)	NJOPTKP: Rp 10.000.000 per Wajib Pajak	Pasal 6 Perda 11/2025
<b>Opsen PKB</b>	Pajak Kendaraan Bermotor	66% dari pokok pajak terutang	Pasal 47 Perda 11/2025
<b>Opsen BBNKB</b>	Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor	66% dari pokok pajak terutang	Pasal 52 Perda 11/2025

*Catatan: Analisis ini disusun berdasarkan dokumen hukum dan data publik yang tersedia hingga awal tahun 2026.*