



**JURNAL
POROS HUKUM
PADJADJARAN**

P-ISSN: 2715-7202

E-ISSN: 2715-9418

Artikel diterbitkan:
31 Mei 2021

DOI:

<https://doi.org/10.23920/jphp.v2i2.620>

Halaman Publikasi:

<http://jurnal.fh.unpad.ac.id/index.php/JPHP/issue/archive>

Diterbitkan oleh:
Fakultas Hukum
Universitas Padjadjaran

**KEBERADAAN GARASI BERSAMA SEBAGAI
IMPLIKASI ATAS KEBIJAKAN MENGUASAI GARASI
DI JAKARTA**

***THE EXISTENCE OF JOINT GARAGE IN JAKARTA AS
THE IMPLICATION OF GOVERNMENT POLICY***

R. Adi Nurzaman;^a Santi Hapsari Dewi Adikancana;^b Gebby Seskia
Veronica^c

ABSTRAK

Kemacetan sebagai akibat parkir liar di Jakarta diatasi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui pembentukan kebijakan menguasai garasi bagi pemilik kendaraan bermotor dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi. Kebijakan ini mewajibkan pemilik kendaraan yang tidak memiliki garasi sendiri untuk menguasai lahan tertentu sebagai tempat parkir kendaraannya. Keterbatasan lahan parkir di Jakarta mendorong masyarakat setempat dan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta untuk mencari solusi lain atas diterapkannya ketentuan menguasai garasi dengan mengadakan garasi bersama atau garasi komunal. Keberadaan garasi bersama sudah menyebar di berbagai daerah di Jakarta namun belum ada ketentuan yang mengatur secara resmi keberadaan garasi bersama tersebut sebagai pemenuhan syarat menguasai garasi. Penelitian ini adalah penelitian yuridis sosiologis yang bertujuan menemukan prosedur atau mekanisme paling tepat yang dapat dipergunakan untuk mengkoordinasikan keberadaan garasi bersama terutama dalam kedudukannya sebagai pemenuhan syarat menguasai garasi.

Kata kunci: garasi; kebijakan; transportasi; perizinan; parkir.

ABSTRACT

Congestion as a result of illegal parking in Jakarta was overcome by the DKI Jakarta Provincial Government through the establishment of a garage master policy for motor vehicle owners in the DKI Jakarta Provincial Regulation No. 5 of 2014 concerning Transportation. This policy requires vehicle owners who do not have their own garage to control certain land as a vehicle parking lot. The limited parking space in Jakarta has encouraged local communities and the DKI Jakarta Ministry Of Transportation to look for other solutions to the application of provisions to control garages by holding joint garages or

^a Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jalan Raya Bandung-Sumedang KM.21 Jatinangor Kab. Sumedang, email: adi.nurzaman@unpad.ac.id

^b Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jalan Raya Bandung-Sumedang KM.21 Jatinangor Kab. Sumedang, email: santi.hapsari@unpad.ac.id

^c Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jalan Raya Bandung-Sumedang KM.21 Jatinangor Kab. Sumedang, email: gebbyseskia@gmail.com

communal garages. The existence of a shared garage has spread in various areas in Jakarta, but there is no provision that officially regulates the existence of the joint garage as fulfillment of the mastery of the garage. This research is a sociological juridical study that aims to find the most appropriate procedure or mechanism that can be used to coordinate the existence of a shared garage, especially in its position as a fulfillment of mastering the garage.

Keywords: *garage, licensing, transportation, parking, policy.*

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran penting dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Transportasi menjadi salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang karena berkaitan dengan aksesibilitas.¹ Kelancaran transportasi mempengaruhi perkembangan suatu daerah serta kesejahteraan masyarakat. Perkembangan transportasi mendorong kemajuan dalam segala aspek kehidupan di masyarakat. Sektor transportasi yang handal, efektif dan efisien yakni yang tertib, teratur, lancar, cepat, tepat, aman, nyaman dan ekonomis dan berdaya guna akan menunjang pertumbuhan sektor-sektor lainnya.² Namun tak dapat dipungkiri, keterkaitan transportasi dengan segala aspek kehidupan masyarakat tersebut berpengaruh pada ikut terhambatnya berbagai aspek kehidupan masyarakat ketika terjadi permasalahan transportasi.

Kota Jakarta sebagai Ibu Kota Negara Republik Indonesia merupakan daerah yang terkenal akan kepadatan penduduknya. Menurut data Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, jumlah penduduk di Jakarta adalah 10.177.924 jiwa dengan tingkat kepadatan penduduk mencapai 15.663 jiwa/kilometer persegi (km²).³ Kepadatan penduduk Jakarta merupakan yang tertinggi dibanding provinsi lainnya, disusul oleh Provinsi Jawa Barat di posisi kedua dan Provinsi Banten di posisi ketiga.⁴ Kepadatan penduduk ini memiliki pengaruh besar terhadap volume moda transportasi terbukti dengan jumlah kendaraan di DKI Jakarta yang terdaftar pada 2015 berjumlah 18,6 juta unit dimana terjadi kenaikan 17,5 juta unit dari tahun sebelumnya sehingga presentase

¹ Adriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, hlm. 14.

² Asmawi, A., Sjoraida, D.F., & Anwar, R.L. (2013). Masalah dan Dinamika Implementasi Kebijakan Publik tentang Transportasi Kajian di Kota Tasikmalaya, Jawa Barat. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 3(2), hlm. 209.

³ Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. *Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta 2010, 2014, dan 2015*. Available from <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2017/01/30/136/jumlah-penduduk-dan-laju-pertumbuhan-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-2010-2014--dan-2015.html>. (Diakses pada 18 Maret 2018).

⁴ Redaksi Katadata. *Berapa Kepadatan Penduduk di DKI Jakarta?*. Available from <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/01/25/berapa-kepadatan-penduduk-di-dki-jakarta>. (Diakses pada 18 Maret 2018).

jumlah kendaraan bermotor selama lima tahun terakhir mencapai 8,75 persen per tahun.⁵

Pengaturan terhadap permasalahan transportasi di Jakarta sangat dibutuhkan mengingat kondisi transportasi di Jakarta yang macet. Berbagai solusi telah dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatasi kemacetan di Jakarta, salah satunya melalui pembentukan *Peraturan Daerah* Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi (selanjutnya disebut Perda DKI Jakarta No.5 Tahun 2014). Perda DKI Jakarta No.5 Tahun 2014 ini memuat ketentuan tentang syarat tambahan penerbitan STNK⁶ sebagaimana tercantum dalam Pada Pasal 140 ayat (1) yang menyatakan bahwa setiap orang atau badan usaha pemilik kendaraan bermotor wajib memiliki atau menguasai garasi.⁷

Ketentuan syarat tambahan kepemilikan garasi atau penguasaan garasi ini ditujukan untuk cara mengatasi kemacetan dengan cara menekan angka pertumbuhan kendaraan bermotor khususnya yang tidak memiliki garasi sebagai lahan parkir. Hal ini dilakukan mengingat kondisi kemacetan di Jakarta yang sebagian besar disebabkan oleh parkir liar yang dilakukan oleh pemilik kendaraan yang tidak memiliki lahan parkir atau garasi sendiri. Namun hingga saat ini belum ada peraturan pelaksana yang dapat dijadikan landasan pelaksanaan ketentuan tersebut di lapangan padahal dalam Perda tersebut dijelaskan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai kepemilikan Kendaraan Bermotor diatur dengan Peraturan Gubernur.⁸

Penguasaan garasi sebagai syarat tambahan bagi penerbitan STNK dalam pelaksanaannya diperbolehkan dilakukan dengan metode sewa⁹. Metode sewa yang diperbolehkan ini tidak dijelaskan lebih lanjut pengertian serta mekanismenya. Berkaitan dengan sewa lahan parkir tersebut terdapat fenomena “garasi bersama” di beberapa daerah di Jakarta, seperti di daerah Palmerah, Kalideres, dan Senen dimana terdapat lahan kosong disewakan per bulan sebagai tempat parkir warga setempat atau sebagai garasi bersama karena warga kekurangan lahan untuk menempatkan

⁵ Redaksi Katadata. *Jelang Debat II: Jumlah Kendaraan di DKI Naik 9% per Tahun*. Available from <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/01/25/jelang-debat-ii-kendaraan-di-dki-jakarta-terus-meningkat>. (Diakses pada 18 Maret 2018).

⁶ Pasal 140 ayat (3) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

⁷ Pasal 140 ayat (1) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

⁸ Pasal 140 ayat (5) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

⁹ Sari, N. *Tak Ada Garasi, Pemilik Mobil Harus Punya Jaminan Tempat Parkir*. Available from <https://megapolitan.kompas.com/read/2017/09/08/13124921/tak-ada-garasi-pemilik-mobil-harus-punya-jaminan-tempat-parkir>. (Diakses pada 22 Oktober 2018).

kendaraan mereka.¹⁰ Hal ini kemudian menimbulkan pertanyaan apakah garasi yang dikuasai karena sewa tersebut akan berpengaruh pada status lahan yang dikelola sebagai lahan parkir bersama serta bagaimana sistem perizinan yang mengikat pengelola lahan, apakah kemudian lahan parkir serta pengelola lahan parkir ini harus tunduk pada perizinan tentang pengelolaan lahan parkir. Hal-hal tadi menjadi pertanyaan karena tafsiran atas “menguasai garasi” ini belum dijelaskan secara rinci karena ketiadaan peraturan pelaksana tadi. Penelitian terkait pengertian serta mekanisme dari pelaksanaan syarat menguasai garasi ini perlu dilakukan untuk memberikan gambaran secara jelas kepada masyarakat yang akan terikat langsung dengan ketentuan ini sehingga ketentuan ini dapat efektif dilaksanakan.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini yaitu metode yuridis sosologis. Metode penelitian yuridis sosiologis ini dilaksanakan melalui penelitian kepustakaan yang memfokuskan diri pada data kepustakaan berupa bahan hukum primer yakni peraturan perundang-undangan yang dalam penelitian ini yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, bahan hukum sekunder berupa literatur-literatur yang memiliki keterkaitan dengan topik penelitian. Data kepustakaan dilengkapi pula dengan data lapangan yang diperoleh melalui wawancara dengan instansi terkait yakni Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Hasil penelitian dijelaskan secara deskriptif analitis yakni dengan mengaitkan pokok permasalahan dengan peraturan perundang-undangan serta teori-teori hukum yang relevan.

PEMBAHASAN

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerbitkan Perda DKI No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi guna mengatasi berbagai permasalahan transportasi di Jakarta. Khusus dalam Pasal 140 Perda tersebut diatur mengenai kewajiban memiliki atau menguasai garasi, dimana pada ayat (1) dan ayat (3) disebutkan bahwa para pemilik dan calon pemilik kendaraan bermotor diwajibkan untuk memiliki atau menguasai garasi.

¹⁰ Ikhsanudin, A. *Tidak Punya Garasi, Penyewaan Parkir di Palmerah Jadi Solusi*. Available from <https://news.detik.com/berita/d-3641671/tidak-punya-garasi-penyewaan-parkir-di-palmerah-jadi-solusi>. (Diakses pada 19 Maret 2018).

Ketentuan ini diadakan guna mengatasi masalah parkir liar yang sebagian besar disebabkan oleh pemilik kendaraan yang tidak memiliki garasi. Pada ayat selanjutnya yaitu pada ayat (4) disebutkan bahwa surat bukti kepemilikan garasi sebagai pemenuhan syarat memiliki garasi akan menjadi syarat tambahan penerbitan STNK. Penetapan ketentuan ini sebagai syarat tambahan penerbitan STNK diharapkan mampu membatasi pertumbuhan volume kendaraan pribadi di jalan sehingga mengurangi kemacetan. Namun, pada Pasal 140 ayat (4) hanya disebutkan unsur surat bukti kepemilikan garasi, padahal pada ayat sebelumnya jelas dikatakan bahwa ada mekanisme lain yang dapat ditempuh oleh pemilik dan calon pemilik kendaraan bermotor yaitu dengan cara menguasai garasi. Permasalahan lain yang muncul yaitu hingga saat ini belum ada Peraturan Gubernur yang menjadi landasan pelaksanaan syarat menguasai garasi tersebut, apalagi sebagai syarat tambahan penerbitan STNK. Padahal dalam Pasal 140 ayat (5) disebutkan bahwa hal-hal mengenai kepemilikan kendaraan bermotor akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Gubernur.

Syarat menguasai garasi yang diatur dalam Pasal 140 Perda DKI No. 5 Tahun 2014 harus diimplementasikan secara nyata di masyarakat agar dapat menunjang pembangunan dan kesejahteraan masyarakat sebagaimana diamanatkan oleh Perda DKI No.5 Tahun 2014. Pada pelaksanaannya atau pada proses implementasi, kebijakan menguasai garasi ini belum berjalan sebagaimana mestinya. Hal ini terjadi karena banyak hambatan yang dialami akibat faktor-faktor penentu kesuksesan implementasi kebijakan yang belum terpenuhi. Hambatan utama yaitu ketiadaan Peraturan Gubernur sebagai peraturan pelaksana yang menjadi landasan utama bagi instansi yang berwenang (Dinas Perhubungan dan Kepolisian) dalam melaksanakan kebijakan tersebut. Keberadaan Peraturan Gubernur ini sangat menentukan kesuksesan implementasi kebijakan menguasai garasi sebab proses implementasi sendiri baru dapat dimulai apabila tujuan, sasaran dan program kegiatan telah tersusun dan telah siap diarahkan untuk mencapai sasaran yang ditetapkan,¹¹ dimana tujuan sasaran dan susunan program kegiatan itu sendiri seharusnya ada dalam Peraturan Gubernur. Keberadaan Peraturan Gubernur ini pada dasarnya sangat dibutuhkan dalam mendukung pelaksanaan kebijakan menguasai garasi sebab dalam menyelesaikan sebuah masalah publik tidak hanya dibutuhkan suatu kebijakan, tetapi juga

¹¹ Akib, H. (2010). Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana. *Jurnal Administrasi Publik*, 1(1), hlm. 2.

cara/petunjuk tentang bagaimana kebijakan tersebut dilaksanakan sehingga dapat menyelesaikan masalah.¹² Perda hanya diatur secara umum dan tidak dirinci terkait bagaimana mekanismenya, siapa saja instansi yang memiliki wewenang melaksanakan serta melakukan penindakan, sanksi yang diberikan atas pelanggaran, mekanisme pengawasan, serta batas-batas tugas dan wewenang yang dimiliki oleh masing-masing instansi yang diberi kewenangan dalam melaksanakan ketentuan ini.

Keberadaan garasi bersama atau garasi komunal muncul sebagai solusi atas diterapkannya Pasal 140 Perda DKI No. 5 Tahun 2014. Para pemilik kendaraan yang tidak memiliki lahan parkir sendiri di rumahnya akhirnya mencari alternatif lain untuk tetap bisa menyimpan kendaraannya dengan aman. Sebagai reaksi atas ditetapkannya ketentuan ini, masyarakat di Jakarta memanfaatkan lahan kosong disekitarnya untuk dijadikan garasi bersama, yakni lahan parkir yang diperuntukan bagi masyarakat setempat namun dipergunakan layaknya garasi pribadi. Layaknya garasi pribadi yang dimaksud disini yaitu pemilik kendaraan diperkenankan untuk menyimpan kendaraannya (menginap) secara rutin untuk jangka waktu tertentu. Pada perkembangannya, keberadaan garasi bersama pun bukan hanya menjadi inisiatif masyarakat setempat saja namun juga menjadi salah satu solusi yang diupayakan oleh Dinas Perhubungan sebagai pendekatan preventif dalam rangka meminimalisir angka parkir liar di Jakarta. Daerah-daerah yang setelah dilakukan pemeriksaan diketahui memiliki jalan yang sempit dan masyarakatnya memiliki keterbatasan menyediakan lahan parkir pribadi bagi kendaraannya, akan dibantu oleh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta bersama kelurahan setempat dengan dicarikan lahan kosong yang mungkin dapat dipergunakan sebagai garasi bersama. Dinas Perhubungan bersama dengan aparat kelurahan setempat akan berusaha mencari informasi terkait pemilik lahan tersebut dan melakukan negosiasi dengan pemilik lahan agar lahan kosong tersebut untuk dapat dijadikan tempat menampung kendaraan masyarakat di sekitar daerah tersebut.¹³

¹² Ardiansyah, R., Sundarso, Yuniningsih, T. (2016). Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Guna Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Pekalongan. *Journal of Public Policy and Management Review*, 5(2), hlm. 767.

¹³ Hasil Wawancara dengan Kepala Seksi Penegakan Hukum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, pada 23 Oktober 2018.

Keberadaan garasi bersama berserta dengan mekanisme penggunaannya di berbagai wilayah di Jakarta disajikan melalui tabel berikut:

No.	Wilayah	Luas	Kapasitas	Mekanisme
1.	Tembok Bolong, Kalideres, Jakarta Barat	-	26 - 50 unit	Tanpa sewa, membayar jasa keamanan seikhlasnya, rata-rata Rp. 200.000/bulan
2.	Lapangan Masjid Jami Al Inabah, Jalan Pancoran Barat XI, Jakarta Selatan	-	36 unit	Disewakan Rp. 300.000/bulan
3.	Jl. H. Tasyir, Palmerah, Jakarta Barat	100 m ²	25 unit	Disewakan Rp. 400.000/bulan
4.	Gang Sentiong, Kramat, Senen, Jakarta Pusat	200 m ²	35 unit	Disewakan Rp.400.000/bulan

Keberadaan garasi bersama sebagai pengganti garasi pribadi berdasarkan penjelasan sebelumnya telah jelas dilakukan baik atas inisiatif masyarakat maupun melalui upaya Dinas Perhubungan dan kelurahan setempat. Namun, mekanisme yang dipergunakan oleh pemilik atau pengelola lahan dalam rangka mengelola dan memberikan penguasaan garasi bersama tersebut kepada pemilik kendaraan masih beragam jenisnya mulai dari penggunaan tanpa biaya, sewa, dan lain sebagainya. Mekanisme yang dipergunakan tersebut masih dibebaskan berdasarkan kebijakan pemilik atau pengelola lahan yang bersangkutan.¹⁴ Hal ini yang kemudian menimbulkan pertanyaan, sebab apabila merujuk pada ketentuan Pasal 140 Perda DKI No.5 Tahun 2014 tidak ditentukan secara pasti apakah penggunaan garasi bersama dapat secara sah dijadikan sebagai pemenuhan syarat kepemilikan kendaraan bermotor. Mengingat pula belum ada peraturan pelaksana ataupun peraturan lain yang mengatur secara jelas bagaimana format yang sah dari dokumen bukti penguasaan garasi yang menjadi syarat penerbitan STNK dan proses pengurusannya hingga dapat memenuhi syarat penerbitan STNK tersebut.

Keberadaan garasi bersama perlu diatur secara jelas terutama terkait kedudukannya sebagai pemenuhan syarat menguasai garasi bagi pemilik kendaraan bermotor. Keberadaan garasi bersama perlu diatur secara tegas karena hingga saat ini kewajiban menguasai garasi sebagai syarat tambahan penerbitan STNK yang tercantum

¹⁴ Hasil Wawancara dengan Kepala Seksi Penegakan Hukum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, pada 23 Oktober 2018.

dalam Pasal 140 Perda DKI Jakarta No.5 Tahun 2014 belum dilaksanakan. Hal ini disebabkan oleh adanya kekhawatiran bahwa penambahan syarat ini akan mengganggu tujuan pendaftaran kendaraan bermotor yaitu¹⁵:

- a. tertib administrasi;
- b. pengendalian dan pengawasan kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia;
- c. mempermudah penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan;
- d. perencanaan, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- e. perencanaan pembangunan nasional.

Padahal, bersamaan atau bahkan sebelum diberlakukannya kewajiban menguasai garasi sebagai syarat tambahan penerbitan STNK, keberadaan garasi bersama ini perlu diperhatikan dan diatur secara tegas karena nantinya kedua hal ini akan selalu beririsan mengingat kebutuhan masyarakat dan kondisi wilayah di Jakarta sudah tidak memungkinkan lagi memaksakan adanya garasi pribadi bagi pemilik kendaraan bermotor di semua wilayah pemukiman. Keberadaan garasi bersama ini perlu diatur melalui sebuah sistem perizinan demi terlaksananya fungsi pengaturan dan pengendalian pemerintah terhadap kegiatan yang dilakukan masyarakat, yang dalam hal ini berwujud pengadaan dan penguasaan garasi bersama terutama sebagai pemenuhan syarat penerbitan STNK di Jakarta.

Dalam rangka membentuk iklim perizinan yang sesuai dengan kebutuhan pengaturan garasi bersama maka perlu dipelajari terlebih dahulu hal-hal apa saja yang perlu dipersiapkan dengan belajar dari daerah-daerah atau negara lain yang telah terlebih dahulu menerapkan konsep garasi bersama dan kebijakan menguasai garasi, diantaranya:

¹⁵ Pasal 65 Ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

No	Negara	Penerapan Garasi Bersama
1.	Jepang ¹⁶	Garasi bersama telah ada hampir di semua kota di Jepang. Garasi bersama di Jepang merupakan solusi atas diterapkannya <i>proof of parking policy</i> . Kebijakan <i>proof of parking</i> mewajibkan pihak-pihak yang ingin memiliki kendaraan untuk memiliki bukti penguasaan lahan parkir bagi kendaraannya di malam hari sebelum mendaftarkan kepemilikan kendaraan. Pemerintah Jepang dalam rangka memberikan jalan keluar atas diterapkannya kebijakan <i>proof of parking</i> tersebut memberikan keleluasaan bagi masyarakat dan pihak swasta untuk menyediakan lahan parkir atau garasi bersama yang diperuntukan bagi pemilik kendaraan-kendaraan tanpa garasi. Penggunaan garasi bersama sebagai pemenuhan syarat <i>proof or parking</i> dibuktikan dengan adanya dokumen bukti penggunaan garasi bersama (resmi diakui oleh pemerintah) atas nama pemilik kendaraan yang akan didaftarkan, dengan syarat tidak melebihi batas wilayah dua kilometer dari tempat tinggal terdaftar. Dokumen bukti inilah yang kemudian dipergunakan sebagai syarat untuk menerbitkan sertifikat parkir (<i>shako shomeisho</i>). ¹⁷ Setelah memperoleh sertifikat parkir baru kemudian dapat dilakukan pendaftaran kendaraan. Sertifikat parkir ini harus diperbaharui apabila terdapat perubahan pada lahan parkir ataupun kendaraan.
2.	Filipina ¹⁸	Keberadaan garasi bersama di Filipina, khususnya di Manila telah berlangsung sejak tahun 2015 setelah di diberlakukannya <i>proof of parking space act</i> . Kebijakan <i>proof of parking space act</i> di Filipina diadopsi dari kebijakan <i>proof of parking</i> di Jepang. Kebijakan tersebut mewajibkan seseorang yang ingin memiliki kendaraan untuk memenuhi persyaratan berupa pernyataan tertulis atas perolehan tempat parkir untuk kendaraan yang akan dibeli, baik melalui pembelian atau sewa suatu tempat tertentu termasuk lahan parkir komunal. yang menolak untuk mematuhi hukum. Keberadaan lahan parkir bagi kendaraan menjadi tanggung jawab calon pembeli oleh karena itu apabila terjadi kesalahan penyajian dalam surat pernyataan akan menimbulkan akibat hukum bagi calon pembeli yaitu dikenakan pidana pemalsuan. Pengawasan terhadap pelaksanaan <i>proof of parking act</i> beserta dengan dokumen pernyataan penguasaan lahan parkir dilakukan oleh aparat setempat. Sanksi yang diberikan atas kekeliruan pernyataan yang diberikan terkait penguasaan lahan parkir dapat berupa pencabutan pendaftaran kendaraan, pengenaan denda, hingga penangguhan pemilik kendaraan dari proses

¹⁶ Barter, P. A. (2011). *Lee Kuan Yew School of Public Policy Consultant's Report: Parking Policy in Asian Cities*. Singapura: Lee Kuan Yew School of Public Policy National University of Singapore, hlm. 11.

¹⁷ JPC Trade. *Parking Certificate (Shako Shomeisho)*. Available from <https://www.driveinjapan.com/parking/>. (Diakses pada 18 Desember 2018).

¹⁸ Cruz, R.G. *Bill requires car buyers to present proof of parking*. Available from <https://news.abs-cbn.com/nation/metro-manila/09/23/15/bill-requires-car-buyers-present-proof-parking>. (Diakses pada 3 Januari 2019).

	pendaftarkan kendaraan bermotor di bawah namanya selama periode 3 tahun. ¹⁹
3. China ²⁰	Garasi bersama di China, khususnya di Beijing ada setelah tahun 1998 setelah Beijing memberlakukan sistem sertifikat parkir pada kendaraan bermotor. Sistem ini mengharuskan semua pemilik kendaraan bermotor yang mengajukan permohonan lisensi untuk menyerahkan sertifikat parkir yang diperiksa oleh otoritas keamanan publik dan otoritas administrasi transportasi. Sistem ini dirancang untuk membatasi jumlah kendaraan di distrik-distrik perkotaan. Namun sistem ini hanya berlaku hingga tahun 2004 karena dianggap kurang efektif. Hal tersebut disebabkan oleh lambatnya pendaftaran dan administrasi sertifikat parkir serta tingginya biaya verifikasi.

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa ketiga kebijakan tersebut memiliki kesamaan yakni mewajibkan para calon pemilik kendaraan untuk terlebih dulu memastikan dirinya menguasai lahan parkir bagi kendaraannya melalui dokumen atau pernyataan tertulis yang kemudian diserahkan kepada petugas yang berwenang sebagai tanda bukti yang sah bahwa dirinya telah memenuhi persyaratan untuk memiliki dan mendaftarkan kendaraan. Namun perbedaannya terletak pada proses administrasi pengurusan dokumen bukti penguasaan garasi, pengawasan serta jenis sanksi yang diberikan kepada pelanggar. Jepang misalnya, menerapkan kebijakan *proof of parking* dengan sangat tegas. Pendaftaran kepemilikan kendaraan bahkan pembelian kendaraan hanya dapat dilakukan setelah calon pemilik kendaraan memiliki sertifikat parkir (*shako shomeisho*). Sertifikat parkir tersebut dapat diperoleh di distrik keamanan setempat dengan membawa dokumen bukti penggunaan garasi atas nama pemilik kendaraan yang akan didaftarkan dan dengan syarat tidak melebihi batas wilayah dua kilometer dari tempat tinggal terdaftar. Jakarta mungkin dapat mengadopsi mekanisme pelaksanaan kebijakan *proof of parking* di Jepang apalagi terkait mekanisme, jangka waktu, syarat hingga sanksi yang dijatuhkan terhadap pelanggar sehingga kebijakan menguasai garasi ini tidak hanya sekedar menjadi tulisan saja melainkan benar-benar dapat dilaksanakan agar tercapai tujuan pembentukan ketentuan tersebut.

¹⁹ Gatchalian, S.T. *No Parking, No Car (Proof-Of-Parking Space Act, Senate Bill No. 201)*. Available from <http://attyatwork.com/no-parking-no-car-proof-of-parking-space-act-senate-bill-no-201/>. (Diakses pada 5 Januari 2019).

²⁰ Yang, J., Liu, Y., Qin, P., & Liu, A.A. (2014). A Review of Beijing's Vehicle Registration Lottery: Short Term Effect on Vehicle Growth and Fuel Consumption. *Energy Policy*, 75, p.3

Melalui penetapan suatu sistem perizinan bagi pengelola, pemilik dan pengguna garasi bersama, maka dapat membantu pelaksanaan ketentuan menguasai garasi dalam Perda DKI No. 5 Tahun 2014. Terbantunya pelaksanaan ketentuan menguasai garasi dapat menjadi keuntungan bagi pemerintah, yakni terlaksananya peraturan yang telah dibentuk, dan juga bagi masyarakat, yakni memberi kepastian hukum dan mempermudah masyarakat²¹ dalam memenuhi kewajibannya terkait ketentuan menguasai garasi. Sistem perizinan garasi bersama yang dibentuk akan mampu menjadi alat bagi pemerintah untuk mengarahkan masyarakat atau dengan kata lain menjadi instrumen rekayasa pemerintah²² dalam mencapai tujuan tertib transportasi yang dicanangkan melalui Perda DKI Jakarta No.5 Tahun 2014 melalui prosedur perizinan yang dibuat mudah, cepat dan transparan. Penyusunan sistem perizinan garasi bersama pun pada perkembangannya sangat mungkin berpotensi menjadi sumber pendapatan bagi negara (melalui retribusi perizinan).²³ Dalam menyusun sistem tersebut tentunya ada asas-asas yang tidak boleh dilepaskan, yaitu²⁴ :

- a. asas yuridikitas, sistem perizinan yang dibentuk tidak boleh bertentangan dengan hukum yang berlaku, dalam hal ini Undang-Undang Jalan dan Perda DKI Jakarta tentang Transportasi;
- b. asas legalitas, sistem perizinan yang dibentuk harus berdasarkan ketentuan undang-undang, mungkin melalui Peraturan Gubernur yang sedang dalam proses pembentukan ataupun melalui peraturan perundang-undangan lain;
- c. asas diskresi, sistem perizinan yang dibentuk harus tetap memberikan kewenangan bagi pejabat pelaksana untuk mengambil keputusan berdasarkan opininya sendiri dalam hal tidak terdapat aturan yang diperlukan sebagai acuan selama tidak melanggar kedua asas sebelumnya, misalnya dalam hal penilaian kelayakan garasi bersama.

Bentuk izin yang akan diberikan bagi pengelola maupun pengguna garasi bersama pun harus diperhatikan. Praktek dari hal ini mungkin dapat mengacu pada prosedur pemberian izin terhadap penggunaan garasi bersama di Jepang. Otoritas keamanan di Tokyo misalnya, akan menerbitkan sertifikat parkir bagi calon pemilik kendaraan bermotor apabila telah terbukti secara sah bahwa dokumen bukti

²¹ Sutedi, A. (2011). *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 168.

²² *Ibid*, hlm. 198.

²³ *Ibid*.

²⁴ Tatik Sri Djamiati dalam Radjab, A.M. (2015). *Buku Ajar Hukum Perizinan*. Bandung: Kalam Media, hlm. 2.

penguasaan lahan parkir yang diserahkan oleh calon pemiik kendaraan dikeluarkan oleh pengelola lahan parkir atau garasi bersama yang telah terdaftar atau telah memiliki lisensi di kantor kewilayahan setempat. Hal ini akan memudahkan proses administrasi dan pengawasan terhadap garasi bersama dan pengguna garasi bersama tersebut. Kedepannya, akan sangat membantu apabila di Jakarta diterapkan mekanisme izin seperti adanya izin ataupun rekomendasi bagi calon pemilik kendaraan untuk mendaftarkan kendaraan melalui sertifikat parkir serta ada bentuk izin lain bagi pengelola garasi bersama yaitu lisensi yang bisa dikelola oleh Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPSTP) . Hal ini akan memudahkan Dinas Perhubungan maupun Kepolisian dalam melaksanakan dan melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan ketentuan menguasai garasi. Rencana penyusunan sistem perizinan dalam rangka menjamin tertibnya keberadaan garasi bersama sebagai pemenuhan syarat penerbitan STNK perlu memperhatikan terpenuhinya unsur-unsur perizinan berikut²⁵:

a. Wewenang

Pelaksanaan perizinan membutuhkan wewenang karena perizinan dilaksanakan oleh pejabat pemerintah berdasarkan ketentuan yang berlaku. Perlu di perhatikan dan ditentukan secara jelas dan rinci wewenang apa saja yang dimiliki oleh masing-masing instansi atau pejabat yang akan melaksanakan perizinan garasi bersama tersebut. Unsur wewenang harus dibagi secara jelas berdasarkan aspek-aspek yang dibutuhkan dalam menunjang pelaksanaan ketentuan seperti penerbit atau pemberi izin, pengawas, penegak, dan lain sebagainya. Hal ini perlu dilakukan guna mencegah terjadinya maladministrasi karena keterbatasan wewenang ataupun terlalu luasnya wewenang yang dimiliki sebuah instansi.

b. Izin sebagai Bentuk Ketetapan

Izin sebagai ketetapan menimbulkan hak baru yang sebelumnya tidak dimiliki oleh pemohon atau penerima izin, oleh karena itu izin yang nantinya dikeluarkan atas pengelolaan atau penguasaan garasi bersama harus pula secara jelas menyebutkan tentang hak apa saja yang diperoleh melalui adanya izin tersebut.

²⁵ Sutedi, A., *Op.Cit*, hlm. 178-192.

c. Lembaga Pemerintah

Unsur lembaga pemerintah berkaitan erat dengan unsur wewenang yang telah dijelaskan sebelumnya. Pelaksanaan suatu perizinan membutuhkan lembaga pemerintah sebagai aktor pelaksanaannya, lembaga pemerintah yang diberikan wewenang haruslah ditentukan secara jelas dalam suatu sistem perizinan beserta wewenang yang dimilikinya. Misalnya, penerbitan izin penguasaa garasi menjadi wewenang Kepolisian karena berhubungan dengan syarat pendaftaran STNK supaya pengurusan persyaratan dan izin yang diperlukan bisa dilakukan secara efektif. Begitupun misalnya untuk masalah izin pengelola garasi bersama dikeluarkan oleh DPMPPTSP karena berkaitan dengan izin usaha atau masalah pengawasan keberadaan garasi bersama dan penggunaannya dilakukan oleh Dinas Perhubungan sehubungan dengan penegakan parkir liar di ruas jalan.²⁶

d. Peristiwa Konkret

Unsur peristiwa konkret sudah dipenuhi yakni keberadaan garasi bersama sebagai solusi yang diterapkan masyarakat atas diberlakukannya Pasal 140 Perda DKI No. 5 Tahun 2014 terutama terkait syarat menguasai garasi, oleh karena itu pemerintah perlu membentuk suatu sistem perizinan yang mengatur peristiwa tersebut sebab keberadaannya memerlukan pengawasan secara khusus.

e. Proses dan Prosedur

Proses dan prosedur yang ditetapkan harus bersifat sederhana dan jelas dan disajikan dalam bentuk SOP sehingga tidak menimbulkan kebingungan bagi pemohon izin. Selain itu SOP tersebut harus diumumkan kepada masyarakat, hal ini perlu dilakukan agar masyarakat yang mungkin memiliki kepentingan terkait penguasaan garasi dapat mengetahui informasi tersebut dengan jelas sehingga pengurusan izin yang dilakukan pun dapat berlangsung secara efektif dan efisien. Proses perizinan yang akan ditempuh harus melalui beberapa prosedur yaitu pengajuan permohonan izin (dilakukan oleh pemohon izin dengan formulir yang disediakan oleh instansi pemberi izin yang didalamnya memuat identitas pemohon izin atau kuasanya, materi izin, lokasi dan waktu, tanggal pengajuan hingga kelengkapan persyaratan), pemeriksaan persyaratan formil-materiil (dilakukan

²⁶ Hasil Wawancara dengan Kepala Seksi Penegakan Hukum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, pada 23 Oktober 2018.

oleh instansi pemberi izin dalam waktu yang ditentukan untuk menentukan apakah berkas permohonan perlu dilengkapi atau dapat langsung diproses), penerbitan keputusan tentang izin (dilakukan oleh pejabat yang berwenang melalui Surat Keputusan Persetujuan atau Surat Keputusan Penolakan yang mengikuti format baku yakni berisi nama instansi pemberi izin, tanggal penerbitan izin, identitas penerima izin, materi izin, lokasi dan jangka waktu berlakunya izin, hak dan kewajiban penerima izin, ketentuan pelanggaran dan perselisihan serta persyaratan lainnya), pengawasan pelaksanaan izin (dilaksanakan untuk menjamin tercapainya tujuan secara efektif dan efisien), pelanggaran perizinan (penerbitan sanksi administratif terhadap pelanggar perizinan yang dapat berupa peringatan, pencabutan izin sementara ataupun permanen dan pemberian denda), serta perselisihan perizinan (penyelesaian sengketa perizinan yang mungkin terjadi di masa depan baik melalui upaya administrasi ataupun gugatan ke pengadilan).²⁷

f. Persyaratan

Unsur persyaratan dalam penyusunan prosedur perizinan garasi bersama perlu diperhatikan lebih dalam karena memiliki keterkaitan dengan prosedur penerbitan STNK dan penegakan parkir liar di jalan pemukiman. Dokumen-dokumen yang dijadikan sebagai syarat izin haruslah dapat menunjang kelancaran pelaksanaan dan pengawasan izin yang diberikan. Dokumen bukti penguasaan garasi yang dikeluarkan oleh aparat kewilayahan setempat harus dibuat dalam format yang sama untuk memudahkan pemeriksaan. Dokumen bukti ini pun hendaknya dilengkapi dengan bukti berupa dokumen pelengkap ataupun nomor seri yang membuktikan bahwa memang garasi bersama yang dipergunakan oleh pemohon izin telah terdaftar di DPMPTSP dan Dinas Perhubungan serta memenuhi syarat.

g. Waktu Penyelesaian Izin

Waktu penyelesaian izin dihitung sejak izin dimohonkan hingga izin diberikan. Waktu penyelesaian izin ini harus ditentukan secara pasti minimal dan maksimal waktunya sehingga dapat memberikan kepastian bagi masyarakat.

²⁷ Radjab, A.M., *Op.Cit*, hlm. 11-22.

h. Biaya Perizinan

Penentuan biaya perizinan harus memperhatikan kemampuan pemohon izin secara umum dan kebutuhan pemrosesan izin. Rincian biaya tersebut harus ditetapkan secara jelas melalui peraturan perundang-undangan.

i. Pengawasan Penyelenggaraan Izin

Pengawasan penyelenggaraan izin perlu dilakukan baik secara internal maupun eksternal untuk menjamin pelayanan perizinan memenuhi prinsip-prinsip pelayanan perizinan.

j. Penyelesaian Pengaduan dan Sengketa

Prosedur perizinan yang disusun harus memuat pula mekanisme penanganan pengaduan dan sengketa yang mungkin terjadi di kemudian hari atas izin yang diterbitkan sehingga menjamin hak kepastian hukum masyarakat serta memudahkan instansi yang berwenang dalam menyelesaikan sengketa dengan efektif baik dari segi waktu dan biaya. Misalnya, pengaduan terhadap izin dapat dilakukan dalam batas waktu tertentu dan atas peristiwa-peristiwa tertentu yang telah ditentukan.

k. Sanksi

Perizinan garasi bersama apabila nantinya benar dibentuk maka akan menjadi produk kebijakan publik sehingga tidak boleh meninggalkan materi sanksi. Sanksi yang diberikan terhadap pelanggar ketentuan izin garasi bersama seperti keterlambatan pengurusan izin, pemalsuan data, dan lain sebagainya perlu ditentukan secara jelas dan tegas sehingga menimbulkan ketakutan bagi pemohon izin untuk melakukan pelanggaran. Materi sanksi juga harus menjelaskan unsur-unsur yang dapat diberi sanksi, sanksi apa yang diberikan, jangka waktu penerapan sanksi, serta mekanisme pengguguran sanksi.

l. Hak dan Kewajiban

Izin memberikan hak baru yang sebelumnya tidak dimiliki oleh pemohon izin. Hak baru yang diberikan ini harus disebutkan secara rinci dalam ketentuan perizinan, begitupun dengan kewajiban yang harus dipenuhi untuk mendapatkan hak tersebut. Pencantuman hak dan kewajiban pemberi dan pemohon izin harus dilakukan untuk meminimalisir pelanggaran hak salah satu pihak atas kelalaian pihak lain dalam menjalankan kewajiban yang dimilikinya.

Sistem perizinan garasi bersama perlu diadakan guna mensukseskan tujuan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta beserta instansi-instansi pendamping dalam mewujudkan kondisi transportasi yang tertib dan kondusif melalui Pasal 140 Perda DKI No. 5 Tahun 2014. Pembatasan pertumbuhan jumlah kendaraan yang menjadi fokus ketentuan ini perlu disiasati dengan membentuk iklim perizinan yang seakan-akan sulit dipenuhi, maksudnya yaitu dengan persyaratan yang kompleks, namun pada kenyataan sebenarnya sangat sederhana bagi pihak-pihak yang memang betul membutuhkan adanya kendaraan. Hal ini dilakukan guna menanamkan pola pikir di masyarakat untuk berpikir dua kali sebelum membeli kendaraan jika memang bukan untuk kebutuhan yang mendesak. Selain itu, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam membentuk peraturan lanjutan terkait ketentuan menguasai garasi ini juga dapat belajar dari keberhasilan Jepang dan Filipina serta kegagalan China dalam menerapkan kebijakan sertifikat parkir dengan cara membentuk iklim perizinan yang cepat, mudah dan transparan.

PENUTUP

Kesimpulan

Keberadaan garasi bersama sebagai solusi atas diterapkannya ketentuan menguasai garasi dalam Pasal 140 Perda DKI No. 5 Tahun 2014 telah banyak dilaksanakan di berbagai wilayah di Jakarta. Beberapa wilayah yang telah memiliki garasi bersama diantaranya yaitu Pancoran, Kalideres, Palmerah dan Senen. Metode yang digunakan dalam pengelolaan dan penggunaan garasi bersama ini pun beragam. Walaupun keberadaan garasi bersama ini telah menyebar di berbagai daerah di Jakarta namun belum ada ketentuan yang mengatur tentang bagaimana seharusnya garasi bersama ini dikelola atau digunakan apalagi sebagai pemenuhan syarat menguasai garasi. Keberadaan garasi bersama ini belum diatur dengan alasan bahwa keberadaan syarat menguasai garasi sebagai syarat tambahan penerbitan STNK pun belum diterapkan. Keberadaan garasi bersama di Jakarta perlu diatur melalui suatu sistem perizinan sehingga memudahkan pelaksanaan ketentuan menguasai garasi baik bagi masyarakat yang bersangkutan maupun bagi aparat penegak. Sistem perizinan yang diadakan harus dibuat mudah, sederhana dan transparan dengan tetap memperhatikan prinsip-prinsip dasar hukum perizinan. Hal ini perlu dilaksanakan agar tujuan membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang dimaksud melalui Pasal 140

Perda DKI No. 5 Tahun 2014 dapat terlaksana dengan baik namun tetap tidak mempersulit pihak-pihak yang memang benar membutuhkan keberadaan kendaraan pribadi dalam kesehariannya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Barter, P. A. (2011). *Lee Kuan Yew School of Public Policy Consultant's Report: Parking Policy in Asian Cities*. Singapura: Lee Kuan Yew School of Public Policy National University of Singapore.
- Radjab, A.M. (2015). *Buku Ajar Hukum Perizinan*. Bandung: Kalam Media.
- Sutedi, A. (2011). *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika.

Jurnal

- Asmawi, A., Sjoraida, D.F., & Anwar, R.L. (2013). Masalah dan Dinamika Implementasi Kebijakan Publik tentang Transportasi Kajian di Kota Tasikmalaya, Jawa Barat. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 3(2).
- Akib, H. (2010). Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana. *Jurnal Administrasi Publik*, 1(1).
- Ardiansyah, R., Sundarso, Yuniningsih, T. (2016). Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Guna Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Pekalongan. *Journal of Public Policy and Management Review*, 5(2).
- Yang, J., Liu, Y., Qin, P., & Liu, A.A. (2014). A Review Of Beijing's Vehicle Registration Lottery: Short Term Effect on Vehicle Growth and Fuel Consumption. *Energy Policy*, 75.

Peraturan Perundang-undangan

- Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibu kota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sumber Lain

- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2017). *Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta 2010, 2014, dan 2015*. Retrieved from <https://jakarta.bps.go.id/statictable/2017/01/30/136/jumlah-penduduk-dan-laju-pertumbuhan-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-2010-2014--dan-2015.html>, diakses pada 18 Maret 2018.
- Redaksi Katadata. (2018). *Berapa Kepadatan Penduduk di DKI Jakarta?*. Retrieved from <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/01/25/berapa-kepadatan-penduduk-di-dki-jakarta>, diakses pada 18 Maret 2018.
- Redaksi Katadata. (2017). *Jelang Debat II: Jumlah Kendaraan di DKI Naik 9% per Tahun*. Retrieved from <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/01/25/jelang-debat-ii-kendaraan-di-dki-jakarta-terus-meningkat>, diakses pada 18 Maret 2018.
- Sari, N. (2017). *Tak Ada Garasi, Pemilik Mobil Harus Punya Jaminan Tempat Parkir*. Retrieved from <https://megapolitan.kompas.com/read/2017/09/08/13124921/tak-ada-garasi-pemilik-mobil-harus-punya-jaminan-tempat-parkir>, diakses pada 22 Oktober 2018.
- Ikhsanudin, A. (2017). *Tidak Punya Garasi, Penyewaan Parkir di Palmerah Jadi Solusi*. Retrieved from <https://news.detik.com/berita/d-3641671/tidak-punya-garasi-penyewaan-parkir-di-palmerah-jadi-solusi>, diakses pada 19 Maret 2018.
- JPC Trade. *Parking Certificate (Shako Shomeisho)*. Retrieved from <https://www.driveinjapan.com/parking/>, diakses pada 18 Desember 2018.
- Cruz, R.G. (2015). *Bill requires car buyers to present proof of parking*. Retrieved from <https://news.abs-cbn.com/nation/metro-manila/09/23/15/bill-requires-car-buyers-present-proof-parking>, diakses pada 3 Januari 2019.
- Gatchalian, S.T. (2018). *No Parking, No Car (Proof-Of-Parking Space Act, Senate Bill No. 201)*. Retrieved from <http://attyatwork.com/no-parking-no-car-proof-of-parking-space-act-senate-bill-no-201/>, diakses pada 5 Januari 2019.