

Implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji Kir di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Wiyung Dinas Perhubungan Kota Surabaya

The Implementation of the Free Vehicle Inspection Fee (KIR) Program at the Motor Vehicle Testing Unit (UPTD PKB) Wiyung, Surabaya City Transportation Agency

Habiba Dwi Wulandari¹, Suci Megawati², Indah Prabawati³, M. Noer Falaq Al Amin⁴

^{1,2,3,4}Universitas Negeri Surabaya

ARTICLE INFO

Article history:

Received 17 December, 2025

Revised 20 January 2026

Accepted 27 January 2026

Available online 30 January 2026

Keywords:

Free Vehicle Inspection Fee (KIR) Program, the Motor Vehicle Testing Unit (UPTD PKB) Wiyung, Surabaya City Transportation Agency



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

Copyright © 2025 by Author. Published by Yayasan Daarul Huda

ABSTRACT

The Free Vehicle Roadworthiness Test Retribution Program is a policy of the Surabaya City Government in the transportation sector that aims to increase vehicle owner compliance in conducting vehicle roadworthiness tests, support traffic safety, and improve the quality of public services, implemented by the Wiyung Motor Vehicle Testing Unit (PKB) of the Surabaya City Transportation Agency through the elimination of regional levies. This study aims to describe the implementation of the policy using a descriptive qualitative approach through interview, observation, and documentation techniques, and analyzed using Van Meter and Van Horn's policy implementation theory which includes policy measures and objectives, resources, characteristics of implementing organizations, attitudes of implementers, inter-organizational communication, and social, economic, and political conditions. The results of the study indicate that the implementation of the Free Vehicle Roadworthiness Test Retribution Program has not been running optimally, marked by the community not fully understanding the objectives of the policy who still perceive the program as a free service, limited human resources and infrastructure, and suboptimal policy socialization, even though policy implementers have shown commitment in implementing the program. Therefore, it is necessary to increase socialization, strengthen supervision, and optimize resources so that

policy implementation can run more effectively and sustainably.

ABSTRAK

Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR merupakan kebijakan Pemerintah Kota Surabaya di bidang transportasi yang bertujuan meningkatkan kepatuhan pemilik kendaraan dalam melakukan uji kelaikan kendaraan, mendukung keselamatan lalu lintas, serta meningkatkan kualitas pelayanan publik, yang dilaksanakan oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Wiyung Dinas Perhubungan Kota Surabaya melalui penghapusan retribusi daerah. Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan implementasi kebijakan tersebut dengan menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif melalui teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi, serta dianalisis menggunakan teori implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn yang meliputi ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik organisasi pelaksana, sikap pelaksana, komunikasi antarorganisasi, serta kondisi sosial, ekonomi, dan politik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR belum berjalan optimal, ditandai dengan belum sepenuhnya dipahaminya tujuan kebijakan oleh masyarakat yang masih memersepsikan program sebagai layanan gratis, keterbatasan sumber daya manusia dan sarana prasarana, serta sosialisasi kebijakan yang belum optimal, meskipun pelaksana kebijakan telah menunjukkan komitmen dalam menjalankan program. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan sosialisasi, penguatan pengawasan, dan optimalisasi sumber daya agar implementasi kebijakan dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan.

INTRODUCTION

Transportasi memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional Indonesia karena menopang mobilitas ekonomi, sosial, dan aktivitas masyarakat, sehingga menuntut tersedianya sistem transportasi yang aman, teratur, efisien, dan berkelanjutan. Infrastruktur transportasi menjadi komponen fundamental dalam menunjang perekonomian

*Corresponding Author

Email: habiba.22061@mhs.unesa.ac.id, sucimegawati@unesa.ac.id, indahprabawati@unesa.ac.id, noerfalaqalamin@unesa.ac.id

nasional karena memperlancar distribusi barang, mempermudah mobilitas penduduk, serta mendorong pertumbuhan ekonomi berkelanjutan (Marcelina et al., 2025). Dalam penyelenggaraan transportasi nasional, keselamatan lalu lintas merupakan aspek krusial yang berkaitan langsung dengan perlindungan pengguna jalan dan efektivitas sistem transportasi (Syaban et al., 2021). Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia, yang pada tahun 2022 mencapai 94.617 kasus dan sebagian di antaranya dipicu oleh kendaraan tidak laik jalan, menunjukkan masih lemahnya aspek keselamatan transportasi (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2023).

Tantangan keselamatan lalu lintas semakin terasa di wilayah perkotaan dengan mobilitas tinggi, termasuk Kota Surabaya yang memiliki jumlah penduduk sebesar 3,02 juta jiwa pada tahun 2024 (BPS Kota Surabaya, 2025). Sebagai kawasan metropolitan dengan intensitas aktivitas ekonomi yang tinggi, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Surabaya turut meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas (Maulana et al., 2023). Risiko kecelakaan dipengaruhi oleh berbagai determinan, meliputi faktor manusia, kondisi teknis kendaraan yang tidak terawat, serta faktor lingkungan dan kondisi jalan (Maulana et al., 2023).

Sebagai langkah preventif untuk menekan kecelakaan berbasis kondisi teknis kendaraan, pemerintah menerapkan kebijakan uji KIR sebagai instrumen regulasi keselamatan transportasi guna memastikan kendaraan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum beroperasi (Rahma & Sihombing, 2023; Guritno & Saputra, 2022). Kewajiban uji KIR diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di Kota Surabaya, pelayanan uji KIR dilaksanakan melalui UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung dan Tandus berdasarkan klasifikasi Jumlah Berat Bruto (JBB) kendaraan, dengan tarif retribusi yang berbeda sesuai kategori kendaraan (Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2021). Namun, data UPTD PKB Wiyung periode 2020–2025 menunjukkan tren penurunan jumlah kendaraan yang mengikuti uji KIR, yang mengindikasikan masih rendahnya tingkat kepatuhan pemilik kendaraan.

Untuk meningkatkan kepatuhan dan partisipasi masyarakat, pemerintah menerapkan program bebas biaya retribusi uji KIR sebagai tindak lanjut perubahan regulasi dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2023, serta Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2023. Perubahan regulasi tersebut menghapus pengujian kendaraan bermotor dari objek retribusi daerah, yang sebelumnya diklasifikasikan sebagai Retribusi Jasa Umum dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 (Anggoro, 2023). Layanan pengujian kendaraan bermotor tetap berfungsi sebagai proses pemeriksaan teknis untuk menjamin kelayakan kendaraan, meningkatkan keselamatan transportasi, serta mencegah dampak negatif terhadap lingkungan (Dishub.surabaya.go.id, 2025; Rusiantono & Fanida, 2025). Sejalan dengan perubahan tersebut, pemerintah daerah merealisasikan program bebas biaya retribusi uji KIR guna mendorong pelaksanaan uji berkala dan meningkatkan keselamatan serta kepatuhan berlalu lintas (Rizqillah & Fanida, 2025).

Program bebas biaya retribusi uji KIR mulai diberlakukan di Kota Surabaya pada 2 Januari 2024 berdasarkan Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 26 Tahun 2024 (Dishubsurabaya, 2024). Meskipun mekanisme pelayanan uji KIR telah diatur secara jelas dan sistematis melalui Peraturan Wali Kota Nomor 102 Tahun 2023, implementasi kebijakan ini masih menghadapi sejumlah permasalahan, antara lain rendahnya kesadaran pemilik kendaraan terhadap pentingnya uji KIR, belum optimalnya sosialisasi kebijakan, serta masih ditemukannya praktik percaloan dalam pelayanan (Observasi awal peneliti, Mei 2025). Kondisi tersebut sejalan dengan temuan Atimah (2025) yang menunjukkan penurunan jumlah kendaraan yang lulus uji dan peningkatan kendaraan yang gagal uji, yang mencerminkan lemahnya pemeliharaan kendaraan dan rendahnya kesadaran aspek keselamatan teknis.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung Dinas Perhubungan Kota Surabaya dengan menggunakan teori implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn (1975), yang menekankan enam variabel kunci, yaitu ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik organisasi pelaksana, sikap pelaksana, komunikasi antar pelaksana,

serta lingkungan sosial, ekonomi, dan politik. Pemilihan teori ini diharapkan mampu memberikan gambaran komprehensif mengenai tingkat keberhasilan implementasi kebijakan tersebut.

RESEARCH METHOD

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memahami secara mendalam implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Wiyung Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam konteks nyata di lapangan, dengan penekanan pada makna, persepsi, pengalaman, dan interaksi sosial para aktor kebijakan melalui data non-numerik yang diperoleh dari wawancara, observasi, dan dokumentasi (Steven Dukeshire dan Jennifer Thurlow dalam Sugiyono, 2022). Penelitian dilaksanakan secara purposive di UPTD PKB Wiyung karena unit ini berperan langsung dalam pelaksanaan program, dengan fokus analisis menggunakan teori implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn (1975) yang mencakup ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik organisasi pelaksana, sikap pelaksana, komunikasi antar pelaksana, serta kondisi sosial, ekonomi, dan politik. Informan ditentukan melalui purposive sampling yang meliputi Kepala UPTD PKB Wiyung, petugas administrasi, penguji kendaraan bermotor, serta masyarakat sebagai penerima layanan uji KIR. Sumber data terdiri atas data primer dari wawancara mendalam dan data sekunder berupa dokumen resmi, peraturan perundang-undangan, laporan kegiatan, dan literatur relevan. Peneliti bertindak sebagai instrumen utama dengan dukungan pedoman wawancara, catatan lapangan, perekam suara, dan dokumentasi visual (Sugiyono, 2022). Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara semi terstruktur, observasi partisipasi pasif, dan dokumentasi, sedangkan analisis data dilakukan secara interaktif dan berkelanjutan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan sesuai model Miles dan Huberman (dalam Sugiyono, 2022).

RESULT AND DISCUSSION

Implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Berdasarkan hasil penelitian, implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung Dinas Perhubungan Kota Surabaya dianalisis menggunakan enam faktor yang memengaruhi kinerja implementasi kebijakan sebagaimana dikemukakan oleh Van Meter dan Van Horn (dalam Kadji, 2015), yaitu ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik organisasi pelaksana, sikap pelaksana, komunikasi antar pelaksana, serta kondisi lingkungan sosial, ekonomi, dan politik. Pembahasan selanjutnya menguraikan pelaksanaan program tersebut berdasarkan temuan empiris yang diperoleh peneliti.

1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Dari sisi ukuran kebijakan, secara prosedural program telah dirancang secara jelas dan terstruktur melalui alur pelayanan uji KIR yang mudah diakses, baik secara langsung, Drive-Thru, maupun daring. Namun, ukuran kebijakan juga diukur melalui capaian kuantitatif berupa jumlah kendaraan yang melakukan uji KIR.

Tabel 1. Kendaraan yang melakukan Uji KIR (2023-2025)

Bulan	2023			2024			2025		
	TU	DU	TDU	TU	DU	TDU	TU	DU	TDU
Januari	4.497	4.485	12	4.711	4.693	18	4.282	4.267	15
Februari	4.638	4.629	9	3.994	3.990	4	4.292	4.282	10
Maret	5.532	5.525	7	4.623	4.611	12	4.542	4.539	3
April	3.681	3.680	1	3.499	3.491	8	3.282	3.277	5
Mei	4.729	4.728	1	4.729	4.721	8	4.037	4.023	14
Juni	4.121	4.118	3	4.223	4.217	6	4.340	4.329	11
Juli	4.626	4.617	9	4.848	4.841	7	3.106	3.013	93
Agustus	4.811	4.805	6	4.611	4.596	15	4.583	4.507	76
September	4.804	4.800	4	4.129	4.120	9	4.349	4.346	3
Oktober	4.223	4.218	5	4.338	4.326	12	3.722	3.707	15
November	4.430	4.424	6	3.922	3.912	10	3.695	3.686	9
Desember	3.960	3.959	1	4.303	4.289	14	4.508	4.494	14
Jumlah	54.052	53.988	64	51.930	51.807	123	48.738	48.470	268

Data tahun 2023–2025 menunjukkan adanya penurunan jumlah kendaraan terdaftar dan datang uji setelah kebijakan bebas biaya diberlakukan, dari 53.988 kendaraan datang uji pada tahun 2023 menjadi 51.807 kendaraan pada tahun 2024 dan kembali menurun menjadi 48.470 kendaraan pada tahun 2025. Temuan ini menunjukkan bahwa ukuran kebijakan berupa peningkatan jumlah kendaraan yang melaksanakan uji KIR belum tercapai secara optimal.

Hasil wawancara dengan Ketua Tim, petugas penguji, dan petugas administrasi menunjukkan bahwa ketiadaan biaya dan denda keterlambatan menurunkan dorongan kepatuhan masyarakat karena tidak adanya sanksi yang mengikat (Sumber: Wawancara, Desember 2025). Dari sisi penerima layanan, respons masyarakat bervariasi. Sebagian merasa terbantu dan terdorong melakukan uji KIR karena gratis, sementara sebagian lainnya, terutama pemilik kendaraan pribadi, cenderung menunda uji karena tidak adanya konsekuensi langsung, berbeda dengan kendaraan operasional perusahaan yang lebih patuh karena kepentingan institusional dan risiko penertiban (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Dari aspek tujuan kebijakan, penghapusan biaya retribusi dinilai berhasil meringankan beban ekonomi masyarakat dan meningkatkan akses terhadap layanan uji KIR, sebagaimana dirasakan oleh penerima layanan. Namun, apabila dikaitkan dengan tujuan peningkatan kepatuhan dan keselamatan lalu lintas, capaian kebijakan belum optimal. Penurunan jumlah kendaraan yang datang uji menunjukkan bahwa kemudahan ekonomi belum diikuti oleh peningkatan kesadaran dan disiplin masyarakat. Temuan ini sejalan dengan penelitian Atimah (2025) yang menunjukkan bahwa uji KIR masih dipandang sebagai kewajiban administratif, serta mendukung pemikiran Anderson (dalam Djaenuri, 2015) mengenai perbedaan antara policy output dan policy outcome.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ukuran dan tujuan kebijakan Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR telah dirumuskan secara jelas dan dipahami oleh pelaksana, serta berhasil pada tingkat policy output berupa keringanan biaya dan kemudahan akses layanan. Namun, ukuran kebijakan berupa peningkatan kepatuhan dan jumlah kendaraan yang melaksanakan uji KIR belum tercapai secara optimal, sehingga policy outcome berupa perubahan perilaku masyarakat belum terwujud secara signifikan.

2. Sumber Daya

Dalam teori implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn (dalam Kadji, 2015), sumber daya merupakan variabel kunci yang menentukan keberhasilan kebijakan, mencakup sumber daya manusia, infrastruktur, dan anggaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga aspek tersebut relatif mendukung pelaksanaan Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung.

Dari aspek sumber daya manusia, jumlah pegawai yang terlibat sebanyak 63 orang dinilai mencukupi untuk mendukung kelancaran pelayanan, baik pada bidang administrasi maupun teknis pengujian. Pembagian tugas antarpegawai telah berjalan jelas, didukung oleh kompetensi petugas penguji yang memiliki sertifikasi dan jenjang keahlian sesuai ketentuan (Sumber: Wawancara, Desember 2025). Selain itu, integritas dan komitmen aparatur tercermin melalui pengawasan internal berupa CCTV dan pemasangan media larangan praktik percaloan, meskipun penawaran calo masih ditemukan di luar area pelayanan yang berada di luar kewenangan institusi.

Pada aspek sumber daya infrastruktur, UPTD telah memiliki sarana dan prasarana yang memadai, termasuk loket Drive-Thru, loket registrasi, ruang pengujian, serta fasilitas pendukung pelayanan. Seluruh alat uji kendaraan bermotor berada dalam kondisi layak dan memiliki masa berlaku kalibrasi aktif hingga tahun 2026 (UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung, 2025). Kebijakan pembebasan biaya tidak berdampak pada penurunan kualitas pengujian maupun standar teknis pelayanan (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Dari aspek sumber daya anggaran, seluruh pembiayaan operasional pelayanan uji KIR dialihkan ke APBD Kota Surabaya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022.

Meskipun terjadi penghapusan pendapatan dari retribusi dan denda uji KIR sejak tahun 2024, PAD Kota Surabaya tetap relatif stabil

Tabel 2. Pendapatan Asli Daerah Dinas Perhubungan Kota Surabaya (2022-2025)

Tahun	PAD (Rp)	Pendapatan Denda Retribusi Uji KIR (Rp)	Pendapatan Retribusi Uji KIR (Rp)
2022	80.739.453.557	816.949.600	14.824.195.000
2023	109.065.324.820	664.691.700	13.415.835.000
2024	93.485.041.653	0,00	0,00
2025	102.425.491.692	0,00	0,00

Sumber: (bpkad.surabaya.go.id).

Kondisi ini menunjukkan bahwa dukungan anggaran daerah mampu menjaga keberlangsungan dan kualitas pelayanan tanpa membebani masyarakat.

3. Karakteristik Organisasi Pelaksana

Menurut Van Meter dan Van Horn (dalam Kadji, 2015), karakteristik organisasi pelaksana mencakup pola koordinasi, pembagian tugas, mekanisme komunikasi, serta kemampuan organisasi dalam mengelola sumber daya guna melaksanakan kebijakan secara efektif. Dalam implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung, peran organisasi pelaksana menjadi faktor penting dalam menjaga keberlangsungan pelayanan meskipun terjadi perubahan kebijakan berupa penghapusan retribusi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik organisasi pelaksana tercermin melalui penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang jelas dan terstruktur, yang mengatur alur pelayanan, pembagian tugas, serta mekanisme koordinasi antarpegawai. SOP pelayanan pengujian kendaraan bermotor berlandaskan pada Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 32 Tahun 2017 sebagai perubahan atas Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 46 Tahun 2015, yang memuat ketentuan administrasi untuk berbagai jenis layanan pengujian kendaraan bermotor



Gambar 1. Persyaratan Administrasi Pengujian Kendaraan Bermotor
(Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2025).

Selain kejelasan prosedur, mekanisme koordinasi dan komunikasi internal di lingkungan UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung berjalan secara rutin melalui evaluasi mingguan dan apel pagi setiap hari Senin. Ketua Tim Pengujian Kendaraan Bermotor menegaskan bahwa koordinasi antarpegawai dan pembagian tugas dilakukan secara terstruktur guna menjaga efektivitas dan efisiensi pelayanan (Sumber: Wawancara, Desember 2025). Hal ini diperkuat oleh keterangan petugas administrasi mengenai

penerapan sistem kerja rolling bagi petugas administrasi untuk menjaga kelancaran pelayanan, sementara petugas penguji tidak diberlakukan sistem serupa karena memerlukan kompetensi dan sertifikasi khusus (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Terkait pelatihan, hasil wawancara menunjukkan bahwa tidak terdapat pelatihan khusus dalam pelaksanaan Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR karena tidak terjadi perubahan signifikan pada prosedur pelayanan. Penghapusan hanya terjadi pada tahapan pembayaran, sedangkan SOP tetap sama seperti sebelum kebijakan diterapkan (Sumber: Wawancara, Desember 2025). Kondisi ini tidak berdampak pada kualitas pelayanan, sebagaimana dinyatakan oleh penerima layanan yang menilai bahwa proses, fasilitas, dan sikap petugas tetap konsisten sebelum dan sesudah kebijakan diberlakukan (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, dapat disimpulkan bahwa karakteristik organisasi pelaksana di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung menunjukkan kondisi yang mendukung implementasi kebijakan, ditandai dengan struktur kerja yang jelas, koordinasi dan komunikasi internal yang berjalan rutin, serta konsistensi kualitas pelayanan meskipun terjadi perubahan kebijakan pembiayaan.

4. Sikap Pelaksana

Menurut Van Meter dan Van Horn (dalam Kadji, 2015), sikap pelaksana berkaitan dengan persepsi, penerimaan, serta tingkat komitmen aparatur dalam melaksanakan kebijakan. Sikap ini berpengaruh penting terhadap efektivitas implementasi kebijakan, khususnya dalam proses sosialisasi, pengawasan, dan edukasi kepada masyarakat terkait keselamatan dan kelaikan kendaraan bermotor.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksana Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung pada umumnya memiliki sikap yang mendukung kebijakan. Pelaksana memahami kebijakan ini sebagai upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas, bukan sekadar penghapusan pungutan. Namun demikian, pelaksana juga mengungkapkan adanya rasa kecewa terhadap menurunnya tingkat kedisiplinan sebagian masyarakat dalam melakukan uji KIR setelah kebijakan diberlakukan, yang ditunjukkan oleh penurunan jumlah kendaraan yang datang uji (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Meskipun menghadapi kondisi tersebut, sikap dan komitmen pelaksana tetap terjaga. Kebijakan bebas biaya retribusi tidak memengaruhi profesionalitas aparatur maupun kualitas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat. Pelaksana tetap menjalankan tugas sesuai standar operasional prosedur dan berorientasi pada keselamatan berkendara (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Selain pelayanan rutin, pelaksana juga menunjukkan dukungan terhadap kebijakan melalui berbagai upaya edukatif dan preventif, seperti kegiatan sosialisasi keselamatan berkendara melalui Tim Bimbingan Keselamatan, kerja sama dengan kepolisian dalam pengawasan dan penindakan kendaraan wajib uji, serta kegiatan sosialisasi kepada pelajar dan pelaku usaha angkutan (Sumber: Wawancara, Desember 2025; Kompas86.com, 2024; UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung, 2025).

Penilaian penerima layanan turut memperkuat temuan tersebut, di mana masyarakat menilai bahwa sikap petugas tetap ramah, profesional, dan tidak mengalami perubahan signifikan sebelum maupun sesudah kebijakan uji KIR gratis diterapkan (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Dengan demikian, sikap pelaksana dalam implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung dapat dinilai positif dan berperan sebagai faktor pendukung utama keberlangsungan kebijakan, meskipun tantangan kepatuhan masyarakat masih menjadi kendala dalam pencapaian tujuan kebijakan secara optimal.

5. Komunikasi antar pelaksana

Dalam implementasi kebijakan publik, komunikasi antar pelaksana berperan penting dalam memastikan kesamaan pemahaman kebijakan di antara aktor yang terlibat. Menurut Van Meter dan Van Horn (dalam Kadji, 2015), komunikasi yang efektif dan terkoordinasi dapat meminimalkan kesalahan pelaksanaan serta memastikan kebijakan berjalan sesuai tujuan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi antar pelaksana Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung pada dasarnya telah berjalan dengan baik. Dinas Perhubungan Kota Surabaya sebagai penanggung jawab kebijakan dan UPTD sebagai pelaksana teknis melakukan koordinasi melalui berbagai saluran komunikasi, seperti media sosial resmi, media cetak berupa banner dan poster, sosialisasi langsung melalui Tim Bimbingan Keselamatan, serta kerja sama lintas instansi dengan kepolisian dalam kegiatan pengawasan dan penindakan kendaraan wajib uji.

Pola komunikasi tersebut menunjukkan adanya keseragaman informasi di tingkat pelaksana dan mendukung pelaksanaan kebijakan secara konsisten. Namun demikian, efektivitas komunikasi kepada kelompok sasaran belum sepenuhnya merata. Sebagian penerima layanan, khususnya pengemudi kendaraan milik perusahaan, mengaku belum memahami secara pasti kebijakan uji KIR gratis karena tidak terlibat langsung dalam proses administrasi. Sebaliknya, pemilik kendaraan pribadi menunjukkan tingkat pemahaman yang lebih baik karena secara aktif mencari dan mengakses informasi (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Temuan ini mengindikasikan bahwa meskipun komunikasi antar pelaksana telah berjalan baik dan berfungsi sebagai faktor pendukung implementasi kebijakan, strategi komunikasi kepada masyarakat masih perlu disesuaikan dengan karakteristik kelompok sasaran agar informasi kebijakan dapat diterima secara lebih merata dan efektif.

6. Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Politik

Dalam implementasi kebijakan publik, kondisi sosial, ekonomi, dan politik merupakan variabel eksternal yang berpengaruh signifikan terhadap keberhasilan kebijakan, meskipun berada di luar kendali langsung pelaksana (Van Meter & Van Horn dalam Kadji, 2015). Pada Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di Kota Surabaya, ketiga faktor tersebut terbukti memengaruhi tingkat penerimaan, kepatuhan, dan partisipasi masyarakat.

Dari aspek sosial, penghapusan biaya dan denda belum sepenuhnya diikuti oleh peningkatan kesadaran dan kedisiplinan masyarakat. Kepatuhan uji KIR masih dipengaruhi oleh faktor kepemilikan kendaraan, intensitas penggunaan, kepentingan operasional, serta risiko penindakan di jalan. Pemilik kendaraan milik perusahaan cenderung lebih patuh karena berkaitan dengan operasional dan reputasi usaha, sedangkan pemilik kendaraan perorangan lebih permisif terhadap keterlambatan karena uji KIR masih dipersepsikan sebagai kewajiban administratif yang dapat ditunda (Sumber: Wawancara, Desember 2025).

Dari aspek ekonomi, kebijakan ini dipersepsikan positif karena mampu meringankan beban biaya operasional masyarakat, khususnya pelaku usaha transportasi (Sumber: Wawancara, Desember 2025). Namun, hilangnya biaya dan sanksi finansial juga berpotensi menurunkan motivasi sebagian masyarakat untuk melaksanakan uji KIR tepat waktu, karena tekanan ekonomi yang sebelumnya berfungsi sebagai pendorong kepatuhan tidak lagi dirasakan.

Sementara itu, dari aspek politik, Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR diterima positif sebagai bentuk keberpihakan pemerintah daerah terhadap masyarakat dan upaya meningkatkan kualitas pelayanan publik (Sumber: Wawancara, Desember 2025). Namun, dari sudut pandang pelaksana, kebijakan ini juga berpotensi menimbulkan persepsi ketidaktegasan apabila tidak diimbangi dengan pengawasan dan penegakan aturan yang konsisten. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya ditentukan oleh keputusan politik, tetapi juga oleh konsistensi pengawalan kebijakan di lapangan.

CONCLUSION

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung Dinas Perhubungan Kota Surabaya belum sepenuhnya berjalan optimal jika ditinjau dari enam faktor implementasi kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn (dalam Kadji, 2015). Meskipun kebijakan telah dilaksanakan secara formal dengan dukungan organisasi pelaksana yang relatif siap, pencapaian tujuan utama berupa peningkatan kepatuhan masyarakat masih menghadapi kendala, terutama pada kelompok sasaran pemilik kendaraan perorangan. Dari aspek ukuran dan tujuan kebijakan, program ini dirumuskan secara jelas untuk meringankan beban biaya, meningkatkan kepatuhan uji KIR, serta mendukung keselamatan lalu lintas, namun belum mampu mendorong peningkatan jumlah kendaraan yang melakukan uji KIR, sebagaimana ditunjukkan oleh penurunan angka kendaraan datang uji sejak kebijakan diberlakukan. Hal ini mengindikasikan bahwa penghapusan retribusi dan denda keterlambatan belum efektif membentuk perubahan perilaku kepatuhan masyarakat, sehingga capaian kebijakan masih bersifat administratif (policy output) dan belum optimal pada tingkat dampak (policy outcome). Dari sisi sumber daya dan karakteristik organisasi pelaksana, kebijakan didukung oleh ketersediaan sumber daya manusia yang kompeten, sarana prasarana yang memadai, dukungan anggaran, serta struktur organisasi dan SOP yang berjalan konsisten, sehingga faktor ini tidak menjadi kendala utama. Sikap pelaksana juga menunjukkan dukungan positif terhadap kebijakan, dengan tetap menjalankan tugas secara profesional dan melakukan pendekatan edukatif meskipun menghadapi rendahnya kepatuhan sebagian masyarakat. Pada aspek komunikasi, koordinasi antar pelaksana berjalan cukup baik, namun pemahaman masyarakat terhadap substansi dan tujuan uji KIR masih beragam. Sementara itu, kondisi sosial, ekonomi, dan politik berpengaruh signifikan, di mana kebijakan diterima positif sebagai bentuk keberpihakan pemerintah, tetapi berpotensi melemahkan pengendalian kepatuhan apabila tidak diimbangi dengan pengawasan yang konsisten. Secara keseluruhan, program ini telah berjalan baik dari sisi kelembagaan dan administratif, namun belum sepenuhnya berhasil membentuk kepatuhan masyarakat secara berkelanjutan, sehingga diperlukan penguatan pengawasan dan peningkatan kesadaran masyarakat agar tujuan kebijakan dapat tercapai secara optimal.

RECOMMENDATION

Berdasarkan kesimpulan penelitian mengenai implementasi Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung, peneliti memberikan sejumlah saran yang dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk meningkatkan keberhasilan dan keberlanjutan program. Saran-saran ini disusun secara menyeluruh dan diarahkan untuk menjawab permasalahan yang muncul pada aspek kepatuhan masyarakat, komunikasi kebijakan, pengawasan, serta dukungan terhadap kinerja pelaksana, sebagai berikut:

1. Penguatan Peran Petugas sebagai Agen Edukasi
Petugas pengujian kendaraan perlu berperan tidak hanya sebagai pelaksana teknis, tetapi juga sebagai agen edukasi dengan memberikan pemahaman mengenai tujuan Program Bebas Biaya Retribusi Uji KIR sebagai upaya peningkatan kepatuhan dan keselamatan lalu lintas, khususnya kepada pemilik kendaraan yang baru pertama kali atau sebelumnya tidak patuh.
2. Penerapan Sistem Peningkat Berbasis Teknologi Informasi
UPTD disarankan memanfaatkan data pemilik kendaraan untuk mengirimkan pengingat melalui SMS atau notifikasi digital sebelum masa berlaku uji KIR berakhir, guna meminimalkan keterlambatan dan meningkatkan partisipasi masyarakat.
3. Penguatan Sosialisasi Kebijakan melalui Berbagai Media
Sosialisasi program perlu ditingkatkan melalui media fisik, media berjalan, dan media penyiaran, seperti spanduk, baliho, stiker pada kendaraan yang telah lulus uji, serta kerja sama dengan radio lokal agar informasi program menjangkau masyarakat secara lebih luas dan efektif.
4. Penguatan Pengawasan dan Penindakan Berbasis Data

Penghapusan retribusi uji KIR perlu diimbangi dengan pengawasan dan operasi penindakan yang konsisten berbasis data kendaraan wajib uji, sehingga penertiban dapat dilakukan secara terencana, efektif, dan mampu mendorong peningkatan kepatuhan masyarakat.

REFERENCES

- Abdoellah, A. Y., & Rusfiana, Y. (2016). *Teori dan analisis kebijakan publik*. CV Alfabeta.
- Anggoro, D. D. (2023). *Pajak daerah dan retribusi daerah dalam kebijakan hubungan keuangan pusat dan daerah*. Universitas Brawijaya Press.
- Atimah. (2025). Implementasi peraturan uji KIR kendaraan angkutan barang di Kota Surabaya. *Indonesian Journal of Contemporary Law*, 2.
- Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Kota Surabaya. (2025). *Transparansi anggaran*. <https://bpkad.surabaya.go.id/apbd-info>
- Badan Pusat Statistik Kota Surabaya. (2025). *Kota Surabaya dalam angka 2025*. BPS Kota Surabaya.
- Darmayanti, W. A., & Megawati, S. (2024). Implementasi program pemutihan denda pajak dan bea balik nama kendaraan bermotor (BBNKB) di Samsat Kabupaten Madiun. *Publika: Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 12, 1091–1102.
- Degdo Suprayitno, Selvia, F., Suparyati, A., Heryani, A., Titalessy, P. B., Wicaksono, F., Iskandar, A., Praja, S. J., Susanti, I., & Boari, Y. (2024). *Buku ajar kebijakan publik*. PT Sonpedia Publishing Indonesia.
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya. (2021). *Biaya pengujian kendaraan bermotor*. Dinas Perhubungan Kota Surabaya.
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya. (2025). *Layanan pengujian kendaraan bermotor Kota Surabaya*. <https://dishub.surabaya.go.id/portal/post/20250829132108>
- Dishub Surabaya. (2024). *Uji kendaraan bermotor tak dipungut biaya* [Unggahan Instagram]. <https://www.instagram.com/p/C2ywl1hSX2o/>
- Djaenuri, M. A. (2015). *Kepemimpinan, etika, dan kebijakan pemerintah* (R. Sikumbang, Ed.). Ghalia Indonesia.
- Guritno, D. S., & Saputra, A. (2022). Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah hukum Kabupaten Semarang. *The Juris*, 6(2), 525–538. <https://doi.org/10.56301/juris.v6i2.626>
- Iriawan, H. (2024). *Teori kebijakan publik*.
- Kadji, Y. (2015). *Formulasi dan implementasi kebijakan publik: Kepemimpinan dan perilaku birokrasi dalam fakta realitas*. UNG Press.
- Kompas86.com. (2024). Satlantas Polrestabes dan Dishub Surabaya gelar bimkes lalu lintas di SMPN 23. <https://www.kompas86.com/berita/3001754999/satlantas-polrestabes-dan-dishub-surabaya-gelar-bimkes-lalu-lintas-di-smpn-23>
- Marcelina, L. A., Dewi, A. H. P., Yahya, I. S., Alisha, K. Z., & Mawar. (2025). *Perbandingan pengelolaan infrastruktur transportasi darat di Indonesia dan Jepang*.
- Maulana, A. R., El Muna, K. U. N., & Asjtanto, H. (2023). Pemetaan dan analisis tren angka kecelakaan di Kota Surabaya. *Sehat Rakyat: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 2(2), 250–257.
- Memorandum.co.id. (2025). 13 ribu truk beroperasi di Surabaya, Kadishub: Banyak yang tidak uji KIR. <https://memorandum.disway.id/metropolitan/read/128541/13-ribu-truk-beroperasi-di-surabaya-kadishub-banyak-yang-tidak-uji-kir>
- Nabilla, S., Rachmawati, I., & Sampurna, R. H. (2025). Free KIR policy and compliance in vehicle testing: A case study in Sukabumi City. *Proceeding of International Conference on Digital, Social, and Science*, 2(1), 149–156.
- Nugroho, A., Hakim, A. L., Jumanah, Handoko, P., & Halim, I. A. (2024). *Strategi optimalisasi penerimaan retribusi daerah* (M. F. Ramadhan, Ed.). CV AA Rizky.

- Nugroho, T. C. (2021). *Implementasi kebijakan program gerakan "Mappadeceng" dalam bidang pendidikan di Kabupaten Soppeng* (Disertasi doktoral, Universitas Hasanuddin).
- Pemerintah Kota Surabaya. (2002). *Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 6 Tahun 2002 tentang pengujian kendaraan bermotor*.
https://jdih.surabaya.go.id/uploads/peraturan/perda_66.pdf
- Pemerintah Kota Surabaya. (2023). *Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2023 tentang pajak daerah dan retribusi daerah*.
- Pemerintah Kota Surabaya. (2023). *Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 102 Tahun 2023*.
<https://jdih.surabaya.go.id/peraturan/4411>
- Pemerintah Kota Surabaya. (2024). *Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 26 Tahun 2024*.
<https://jdih.surabaya.go.id/peraturan/4474>
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2022). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang hubungan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah*.
- Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kualitatif*. Alfabeta.
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration & Society*, 6(4), 445–488.
- Wahyuni, L., & Prabawati, I. (2021). Evaluasi program pengendalian dan pengamanan lalu lintas melalui layanan pengujian kendaraan bermotor drive thru di Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. *Publika: Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 49–62.
<https://doi.org/10.26740/publika.v9n1.p49-62>
- Wulandari, P. A., & Iryanie, E. (2018). *Pajak daerah dalam pendapatan asli daerah*. Deepublish.