

**Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-Faktor yang
Mempengaruhi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) di
Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
Skripsi**



Oleh :

Nama : Fedicha Arwin Nurrokhman
Nomor Mahasiswa : 131214185
Jurusan : Akuntansi
Bidang Konsentrasi : Akuntansi Sektor Publik

**SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI WIDYA WIWAHA
YOGYAKARTA
2018**

LEMBAR PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Fedicha Arwin Nurrokhman

NIM : 131214185

Jurusan : Akuntansi

Dengan ini menyatakan bahwa judul skripsi “ Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta ” benar bebas dari plagiat, dan apabila pernyataan ini terbukti tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yogyakarta, 13 April 2018

Fedicha Arwin Nurrokhman

MOTTO

“Perbanyaklah keluarga, sungguh kalian tidak mengetahui melalui tangan siapa
rexeke itu datang”

(Umar Bin Khattab)

“Gagal yang sesungguhnya adalah ketika kita menyerah dan tidak mau mencoba
lagi didalam kegagalan”

(Penulis)

“Fight until the last secound”

(Yi Sun Shin MLBB)

“Menghargai waktu adalah kesempatan yang selalu terjaga”

(Penulis)

“Rezeki terbaik adalah dimana kita selalu mengucap syukur”

(Penulis)

“Cintai hidup yang anda jalani, jalani hidup yang anda cintai”

(Bob Marley)

“Jangan pernah merasa malu untuk berguru dengan pengalaman, meski dari
kalangan bawah”

(Penulis)

“Jangan pernah melihatkan kesedihan, karna yang ingin orang lihat adalah
kebahagiaan”

(Penulis)

“Aku tidak terlalu peduli dengan uang, uang tidak dapat kupakai untuk membeli cinta”

(**Jhon Lennon**)

“Setiap langkah adalah kesempatan, maka hindarilah kemalasan”

(**Penulis**)

“Balas dendam terbaik adalah menjadikan dirimu lebih baik”

(**Ali bin Abi Thalib**)

“Dengarlah nasihat orang, dan bicaralah secukupnya saja”

(**William Shakespeare**)

“Supaya engkau mendapat sahabat, hendaklah diri engkau sendiri sanggup menyempurnakan menjadi sahabat orang”

(**Buya Hamka**)

“Tahan menderita kepahitan hidup sehingga penderitaan menjadi kekayaan adalah kebahagiaan”

(**Buya Hamka**)

“Bermimpilah dalam hidup, jangan hidup dalam mimpi”

(**Andrea Hirata**)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada :

- Allah SWT yang telahh melimpahkan berkah dan nikmat yang luar biasa kepada saya
- Kedua orang tua yang selalu memberikan kasih sayang, dukungan serta mendoakan untuk keberhasilan
- Adik saya tercinta (Ina Aulia dan Zulfa) serta semua keluarga besar
- Dra. Priyastivi M.Si, Ak, CA atas bimbingan dalam menyelesaikan skripsi ini
- Sahabat dan semua teman teman
- Semua orang yang pernah hadir dan memberi banyak pengalaman.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan berkah dan rahmat-Nya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi untuk memenuhi persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Sarjana Ekonomi di STIE Widya Wiwaha.

Skripsi berjudul “Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor dan Faktor-faktor yang Mempengaruhi Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta” adalah penelitian penulis yang dilaksanakan pada bulan Juni 2017 – Januari 2018. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, namun berharap dapat memberikan manfaat bagi para pembacanya.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan berkah dan nikmat yang luar biasa kepada saya.
2. Dra. Priyastiwi M.Si, Ak, CA selaku dosen pembimbing terimakasih atas kesabarannya dan semua bimbingan dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Dosen dan seluruh karyawan STIE Widya Wiwaha Yogyakarta yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu, trimakasih telah memberi warna ketika saya menghabiskan waktu dikampus.
4. Kedua orang tua saya tercinta, yang selalu menanyakan perihal skripsi yang sedang saya kerjakan, supaya saya lekas selesai menempuh kuliah, selalu menanyakan kabar serta menanyakan dari mana jika saya pergi. Terima kasih telah menjadi orang tua terhebat, yang selalu memberikan motivasi, nasehat, cinta, perhatian, doa, serta kasih sayang yang luar biasa yang tentu takkan bisa penulis balas.

5. Kepada kedua adik saya, Ina Aulia dan Zulfa, yang selalu memberikan kasih sayang, doa serta dorongan moril maupun materil yang tak terhingga dan selalu sabar keika saya jahili. Maaf jika selama bertahun tahun ini saya selalu merepotkan kalian, Terima kasih untuk semua yang sudah kalian berikan.

6. DPPKA DIY telah memberi kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian ini.

7. Badan Pusat Statistik DIY yang sudah memberikan banyak bantuan terhadap penulis dalam melakukan penelitian.

8. Dio irwansyah yang sudah membantu saya dalam mengerjakan skripsi. Sampai kapanpun saya akan mengingat ini, karna tanpa bantuanmu saya tidak akan selancaar ini untuk mengolah data.

9. Kepada Oktavian Lativ (Awang) yang berkenan menemani saya untuk mencari data serta refrensi, semoga kita selalu menjadi teman yang selalu mengerti satu sama lain dan saling membantu hingga kapanpun.

10. Sahabat-sahabat kampus, Rizki Ari, Novi, Siska, Nindy, Avis, Aldi, Galih, Nafa, Solikah, Zahra yang membuat saya jadi merasa punya teman di kampus ini dan sering saya jahili, terimakasih sudah membuat saya tertawa, jadi tempat bercerita keluh kesah, walaupun kadang kalian juga menyebalkan sekali. Terimakasih sudah menjadi salah satu sahabat terbaik dihidup saya.

11. Trimakasih kepada Milla Muthia Rahayu, yang telah memberi semangat kepada saya untuk tetap menyelesaikan kuliah meski tidak menemani sampai akhir kuliah hingga wisuda.

12. Gilangwas yang selalu menjadi teman minum, bernain game, menonto PSIM baik laga home atau away, ngobrol di angkringan Pak Kasdi, semoga kita selalu bersama hingga waktu yang tidak kita ketahui.

13. Arif Ridhan (nying-nying) kakak kelas SMA yang selalu menjadi tempat curhat dan berbagi pengalaman serta pemikiran untuk

menyikapi hal-hal yang sedang dihadapi dan saling memberi solusi, semoga kita tetap dapat bersama untuk sekedar kopi dsrst.

14. Untuk Yusuf Murthadho, trimakasih telah menjadi teman saya saat mengerjakan skripsi, trimakasih berkenan menemani saya sidang pendadaran dari pagi hingga sore. Semoga kita sukses bersama.

15. Kepada Windarinat, Maryana (kakak), pipik, yang hampir setiap malam main bareng meski sekedar ngopi dan bercanda sampai subuh tiba, dan kita saling mengumpat, namung kira jarang berselisih karna itu gaya kita bercanda. Trimakasih telah menjadi teman untuk berbagi kebahagiaan.

16. Sahabat terbahagia Fachri dan Shaka, trimakasih telah mengajarkan bagaimana untuk tetap tertawa meski dibelakang masalah yang dirasakan susah untuk di ungkapkan, semoga kita dapat saling berbagi cara untuk bahagia.

17. Adik-adik tingkat, Ayup, Indah, Prtiwi, ivon, Lina, Genada, dan segenap akuntansi angkatan 2015 serta angkatan 2016 yang saya tidak tahu namanya yang menemani ketika saya di kampus. Terutama di semester akhir ini ketika skripsi. Jika tidak ada kalian mungkin di kampus ini saya akan merasa kesepian. Terimakasih sudah membuat saya merasa ada temannya.

18. Teman-teman akuntansi angkatan 2013, terima kasih sudah memberi pengalaman berteman yang menyenangkan selama hampir empat tahun ini.

Semoga setelah lulus kita tetap menjaga hubungan baik dan tidak melupakan satu sama lain.

19. Serta kepada semua pihak yang namanya tidak dapat disebutkan satu per satu penulis mengungkapkan terima kasih banyak atas bantuan yang diberikan.

Yogyakarta ,14 April 2018

Penulis

LEMBAR PENGESAHAN

KONTRIBUSI PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) DI PROVINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

FEDICHA ARWIN NURROKHMAN

131214185

AKUNTANSI

Yogyakarta, 05 Maret 2018

Telah disetujui dan disahkan oleh:

Dosen Pembimbing

Dra. Priyastiwi, M.Si, Ak, CA

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	ii
MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
LEMBAR PENGESAHAN	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 LATAR BELAKANG MASALAH	1
1.2 RUMUSAN MASALAH	7
1.3 TUJUAN PENELITIAN	8
1.4 MANFAAT PENELITIAN	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1 LANDASAN TEORI	10
2.1.1 SEJARAH DAN PENGERTIAN PAJAK	10
2.1.2 PENDAPATAN ASLI DAERAH	14
2.1.3 SUMBER PENDAPATAN DAERAH	15
2.1.4 PAJAK DAERAH	16
2.1.5 PAJAK KENDARAAN BERMOTOR	20
2.1.6 SEJARAH PAJAK KENDARAAN BERMOTOR	20
2.1.7 DASAR HUKUM PAJAK KENDARAAN BERMOTOR	21
2.1.8 OBJEK DAN WAJIB PAJAK KENDARAAN BERMOTOR	22
2.1.9 MASA PAJAK DAN SPTD	23
2.1.10 KETETAPAN PAJAK	24
2.1.11 TATA CARA PEMBAYARAN DAN PENAGIHAN PKB	24
2.1.12 DASAR MENGHITUNG DAN TARIF PKB	25

2.1.13	KEBERATAN DAN BANDING	27
2.1.14	SANKSI ATAS PKB	28
2.1.15	PENELITIAN TERDAHULU	28
2.1.16	Desain Penelitian	29
BAB III METODE PENELITIAN		31
3.1	OBJEK PENELITIAN	31
3.2	VARIABEL DAN DEFINISI OPERASIONAL	31
3.3	Sumber Data	33
3.4	METODE PENGUMPULAN DATA	34
3.5	METODE ANALISIS DATA	34
3.6	Perhitungan Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor	35
3.7	Analisis Regresi	36
3.8	Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik	37
3.9	Deteksi Normalitas	37
3.10	Deteksi Autokorelasi	37
3.11	Deteksi Multikolinearitas	38
3.12	Deteksi Heteroskedastisitas	39
3.13	Uji Statistik	39
3.14	Uji Signifikansi Individu (Uji t)	39
3.15	Uji Signifikansi Simultan (Uji F)	40
BAB IV PEMBAHASAN		43
4.1	Gambaran Umum Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	43
4.2	Diskripsi variabel penelitian	44
4.2.1	Penerimaan pajak kendaraan bermotor	44
4.2.2	Pendapatan Asli Daerah	45
4.2.3	Jumlah Penduduk	47
4.2.4	Jumlah Kendaraan Bermotor	48
4.3	Analisis data	49
4.3.1	Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terhadap PAD	49
4.3.2	Perkembangan Pajak Kendaraan Bermotor	51
4.3.3	Analisis faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor	52
4.3.3.1	Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik	52
4.3.3.2	Deteksi Normalitas	53
4.3.3.3	Deteksi Autokorelasi	55

4.3.3.4 Deteksi heteroskedastisitas	57
4.3.4 Persamaan Regresi	58
4.3.4.1 Analisis Koefisien Determinasi (R^2)	58
4.3.4.2 Uji F	58
4.3.4.3 Uji t	59
BAB V PENUTUP	62
5.1 Kesimpulan	62
5.2 Saran	63
5.3 Keterbatasan Penelitian	64
DAFTAR PUSTAKA	66

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat

DAFTAR TABEL

4.1.	Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi DIY	45
4.2.	Realisasi Pendapatan Asli Daerah Provinsi DIY	46
4.3.	Data Jumlah Penduduk Provinsi DIY	47
4.4.	Data Jumlah Kendaraan Bermotor Provinsi DIY	49
4.5.	Kontribusi PKB Terhadap PAD Provinsi DIY	50
4.6.	Perkembangan Penerimaan PKB di Provinsi DIY	51
4.7.	Hasil Uji Normalitas	53
4.8.	Hasil Uji Multikolinieritas.....	54
4.9.	Hasil Uji Autokorelasi.....	56
4.10.	Hasil Uji Heteroskedastisitas	57
4.11.	Uji Analisis Koefisien Determinasi	58
4.12.	Hasil Uji Nilai F	59
4.13.	Hasil Uji Nilai t	60

DAFTAR GAMBAR

1.2.	Model Penelitian
	30

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Pembiayaan pemerintah daerah dalam melaksanakan tugas pemerintahan dan pembangunan senantiasa memerlukan sumber penerimaan yang dapat diandalkan. Kebutuhan ini semakin dirasakan oleh daerah terutama sejak diberlakukannya otonomi daerah di Indonesia, yaitu mulai 1 Januari 2001. Dengan adanya otonomi daerah, setiap daerah-daerah otonom dipacu untuk dapat berkreasi mencari sumber penerimaan daerah yang dapat mendukung pembiayaan pengeluaran daerah serta membangun daerahnya. Dari berbagai alternatif sumber penerimaan yang mungkin dipungut oleh daerah, undang-undang tentang pemerintahan daerah menetapkan pajak dan retribusi daerah menjadi salah satu sumber penerimaan yang berasal dari dalam daerah dan dapat dikembangkan sesuai dengan kondisi masing-masing daerah otonom.

Sejak tahun 1948 berbagai undang-undang tentang pemerintahan daerah dan perimbangan keuangan antara pusat dan daerah telah menempatkan pajak dan retribusi daerah sebagai sumber penerimaan daerah, bahkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 pajak dan retribusi daerah dimasukkan menjadi pendapatan asli daerah. Semangat otonomi daerah membawa perubahan dalam undang-undang pajak daerah, maka pada tahun 2000 diberlakukan perubahan pertama dengan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 yang lahir sebagai penyempurnaan terhadap Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997.

Mengingat pajak daerah dan pajak pusat merupakan suatu sistem perpajakan yang pada dasarnya sebagai beban yang dipikul oleh masyarakat, maka perlu dijaga agar beban tersebut dapat memberikan keadilan dan diharapkan adanya perubahan yang dapat saling melengkapi antara peraturan pajak pusat dan pajak daerah. Dalam perkembangan penerapan undang-undang tersebut, pemerintah dan DPR merasa perlu pula melakukan perubahan dan penyempurnaan tersebut seiring dengan perkembangan situasi perekonomian secara makro serta perubahan kondisi sosial politik, yang ditandai dengan semangat otonomi daerah yang semakin besar.

Pemerintah telah menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2016 tentang jenis dan tarif atas Penerima Negara Bukan Pajak (PNPB). Yang menggantikan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang hal sama, yang telah berlaku efektif mulai 06 Januari 2017. Isi Peraturan Pemerintah tersebut intinya adalah kenaikan tarif untuk pengurusan surat-surat kendaraan bermotor, baik roda dua maupun roda empat oleh kepolisian republik Indonesia. Kenaikan ini mencapai tiga kali lipat. Misalnya untuk penerbitan STNK pada roda dua maupun roda tiga pada peraturan sebelumnya hanyalah Rp 50.000,- pada peraturan baru tarifnya menjadi Rp 100.000,- untuk roda empat dari Rp 75.000,- menjadi Rp 200.000

Dengan demikian provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang padat akan penduduknya pasti jumlah kendaraannya juga banyak, sehingga dengan demikian tingkat pendapatan atas pajak kendaraan bermotor akan meningkat pula. Pajak daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang penting guna membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah. Salah satu pajak

provinsi diantaranya adalah pajak kendaraan bermotor. Pembayaran pajak kendaraan bermotor biasanya dilayani di samsat masing-masing daerah/kota, untuk mempermudah wajib pajak dalam memenuhi kewajiban membayar pajak kendaraan bermotor sesuai domisili kendaraannya. Besar kecilnya penerimaan pajak kendaraan bermotor disuatu daerah menjadi tolak ukur keberhasilan daerah dalam rangka pemenuhan pendapatan pajak daerahnya.

Mengulas kembali pada pernyataan bahwa dalam proses pembangunan Indonesia membutuhkan ketersediaan dana yang besar, dana tersebut dapat berasal dari pinjaman luar negeri, sektor migas dan sektor non migas. Selain pinjaman luar negeri dan sektor migas dan non migas, ketersediaan dana dapat diperoleh dari sektor pajak. Pajak merupakan sumber penerimaan negara yang sangat penting dalam menopang pembiayaan pembangunan yang bersumber dari dalam negeri.

Besar kecilnya pajak akan menentukan kapasitas anggaran negara dalam membiayai pengeluaran negara baik untuk pembiayaan pembangunan maupun untuk pembiayaan anggaran rutin. Oleh karena itu guna mendapatkan penerimaan negara yang besar dari sektor pajak, maka dibutuhkan serangkaian upaya yang dapat meningkatkan baik subyek maupun obyek pajak yang ada. Dewasa ini, pajak menjadi prioritas utama penerimaan bagi Indonesia untuk melaksanakan pembangunan dibanding dengan penerimaan yang diterima dari sektor-sektor lainnya.

Seiring dengan peningkatan sistem perekonomian di Indonesia akan diikuti pula dengan kebijakan-kebijakan di bidang pajak. Oleh karena itu, pajak merupakan fenomena yang selalu berkembang di masyarakat. Bila berbicara

mengenai pajak, maka terdapat dua pihak yang selalu bersinggungan yaitu pemerintah di satu pihak dan masyarakat di pihak lain. Secara umum pajak masih kurang populer di kalangan masyarakat. Hal ini bisa dimaklumi karena pajak merupakan pemindahan sumber daya dari sektor privat ke sektor publik, yang mana masyarakat merasa terbebani oleh pengenaan pajak tersebut.

Pemerintah maupun masyarakat mempunyai posisi yang sama kuatnya untuk menentukan bagaimana sebaiknya pajak harus ditetapkan, sehingga pemenuhan kewajiban perpajakan dapat dilaksanakan dengan taat asas, dalam hal ini siapa yang dikenakan pajak, kapan dikenakan pajak, berapa jumlah pajak yang harus dibayar sesuai tarif pajak yang ditentukan. Didalam Pasal 2 ayat (1) dan (2) Undang – Undang nomor 18 tahun 1999 disebutkan bahwa jenis pajak daerah dibagi menjadi dua yaitu pajak daerah Tingkat I yang terdiri dari pajak kendaraan bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor, dan pajak bahan bakar kendaraan bermotor. Kemudian jenis pajak daerah Tingkat II terdiri dari pajak hotel dan restoran, pajak hiburan, pajak reklame, pajak penerangan jalan, pajak pengambilan dan pengelolaan bahan galian golongan C, dan pajak pemanfaatan air bawah tanah dan air permukaan.

Tarif pajak untuk daerah Tingkat I diatur dengan peraturan pemerintah dan penetapannya seragam diseluruh Indonesia. Sedang untuk daerah Tingkat II, selanjutnya ditetapkan oleh peraturan daerah masing-masing. Salah satu jenis pajak yang memiliki potensi yang semakin meningkat seiring dengan kemajuan teknologi dan standar kebutuhan sekunder menjadi primer adalah pajak kendaraan bermotor. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan

bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor yang tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.

Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dewasa ini didasarkan pada ketentuan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 pasal 3-8. Penerapan pajak kendaraan bermotor pada suatu daerah provinsi didasarkan pada peraturan daerah provinsi yang bersangkutan yang merupakan landasan hukum operasional dalam teknis pelaksanaan pengenaan dan pemungutan pajak kendaraan bermotor di daerah provinsi yang bersangkutan serta keputusan gubernur yang mengatur tentang pajak kendaraan bermotor sebagai aturan pelaksanaan peraturan daerah tentang pajak kendaraan bermotor pada provinsi dimaksud.

Berdasarkan data kependudukan dari BPS menunjukkan bahwa provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki kepadatan penduduk pada tahun 2000 sebesar 3.120.478 penduduk dan pada tahun 2011 sebesar 3.457.491 penduduk. Dengan luas wilayah 3.185,8 km² menjadikan kependudukan di Daerah Istimewa Yogyakarta tergolong padat. Keadaan ini memicu meningkatnya kegiatan perekonomian di Daerah Istimewa Yogyakarta sehingga target dan realisasi jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta pun ikut meningkat.

Perkembangan yang terus meningkat ini mencerminkan besarnya potensi yang ada dalam penetapan pemungutan pajak kendaraan bermotor. Realisasi pajak kendaraan bermotor yang terus mengalami peningkatan ini tentu mempengaruhi besarnya jumlah Pendapatan Asli Daerah setiap tahunnya. Dalam rangka proses pembangunan yang sedang dihadapi negara Indonesia, setiap daerah di Indonesia berlomba-lomba dalam meningkatkan Pendapatan Asli daerahnya melalui sektor pajak dimana sektor pajak ini akan memberikan kontribusi yang terus meningkat setiap tahunnya guna meningkatkan sumber dana pembangunan tiap daerahnya masing-masing sehingga proses pembangunan dapat berjalan dengan lancar dan mengalami peningkatan.

Jumlah obyek kendaraan bermotor Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta ini didapatkan dari jumlah obyek kendaraan bermotor antar 4 Kabupaten dan 1 Kota yang terdapat di Daerah Istimewa Yogyakarta. Pembagian wilayah pengenaan pajak kendaraan bermotor di Jawa Tengah sendiri dikoordinir dan dibagi sesuai UP3AD yang telah diatur oleh peraturan daerah masing-masing. Keterkaitan antara jumlah penduduk, jumlah obyek kendaraan bermotor dan pendapatan asli daerah menjadikan satu kesatuan yang saling mempengaruhi. Semakin besar potensi dan realisasi pajak kendaraan bermotor maka akan semakin besar pula mempengaruhi jumlah pendapatan asli daerahnya. Tidak terkecuali provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan provinsi yang memiliki prestasi dalam peningkatan sektor pajak. Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki potensi besar dalam meningkatkan realisasi pajak kendaraan bermotor dan pendapatan asli daerah. Potensi ini dapat terus ditingkatkan setiap tahunnya jika pemerintah dapat mengelola dengan baik

sehingga akan mencapai realisasi pajak kendaraan bermotor melebihi dari potensi atau target yang telah ditetapkan.

Untuk meningkatkan realisasi pajak kendaraan bermotor yang selanjutnya dapat meningkatkan pendapatan asli daerah, pemerintah dapat mengatur upayamemlalui kebijakannya sendiri, sehingga dapat mengetahui faktor-faktor apa saja yang dapat meningkatkan potensi penerimaan pajak kendaraan bermotor dan bagaimana kontribusinya terhadap pendapatan asli daerah di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis ingin menelaah lebih dalam mengenai penerimaan pajak kendaraan bermotor khususnya untuk provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan mengajukan judul proposal **“Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor Dan faktor-faktor Yang Mempengaruhi Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta”**.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada latar belakang, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Berapa besar kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap PAD di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta selama tahun 2011 sampai denga tahun 2015 ?
2. Bagaimana pengaruh jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta ?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah yang akan diteliti maka dapat ditentukan tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Menganalisis seberapa besar kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap PAD provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta selama tahun 2011 sampai dengan tahun 2015
2. Mengidentifikasi pengaruh jumlah kendaraan bermotor dan jumlah penduduk terhadap pajak kendaraan bermotor di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Melalui penelitian ini, diharapkan menghasilkan sesuatu yang bermanfaat bagi peneliti sendiri, bagi masyarakat, bagi pihak-pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti tersebut. Adapun manfaat dari penelitian ini:

1. Bagi peneliti, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dan wawasan mengenai peran dan kontribusi pajak khususnya pajak kendaraan bermotor.
2. Bagi pemerintah dan pihak terkait, diharapkan penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan bagi Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Aset Daerah provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dimasa yang akan datang.
3. Bagi masyarakat, diharapkan penelitian ini dapat memberikan informasi tentang kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap proses pembangunan daerah sehingga masyarakat taat dan patuh terhadap hukum pajak serta tidak lalai membayar pajak yang sudah menjadi kewajiban.

4. Bagi STIE Widya Wiwaha dan ilmu pengetahuan, diharapkan penelitian ini dapat menjadi dasar acuan bagi pengembangan penelitian selanjutnya dan pengembangan ilmu pengetahuan dibidang pajak khususnya pajak kendaraan bermotor di waktu yang akan datang.

**STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat**

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 LANDASAN TEORI

2.1.1 SEJARAH DAN PENGERTIAN PAJAK

Pada mulanya pajak merupakan suatu upeti (pemberian secara cuma-cuma) namun sifatnya merupakan suatu kewajiban yang dapat dipaksakan yang harus dilaksanakan oleh rakyat (masyarakat) kepada seorang raja atau penguasa. Saat itu, rakyat memberikan upetinya kepada raja atau penguasa berbentuk natura berupa padi, ternak, atau hasil tanaman lainnya seperti pisang, kelapa, dan lain-lain. Pemberian yang dilakukan rakyat saat itu digunakan untuk keperluan atau kepentingan raja atau penguasa setempat dan tidak ada imbalan atau prestasi yang dikembalikan kepada rakyat karena memang sifatnya hanya untuk kepentingan sepihak dan seolah-olah ada tekanan secara psikologis karena kedudukan raja yang lebih tinggi status sosialnya dibandingkan rakyat.

Dalam perkembangannya, sifat upeti yang diberikan oleh rakyat tidak lagi hanya untuk kepentingan raja saja, tetapi sudah mengarah kepada kepentingan rakyat itu sendiri. Artinya pemberian kepada rakyat atau penguasa digunakan untuk kepentingan umum seperti untuk menjaga keamanan rakyat, memelihara jalan, pembangun saluran air, membangun sarana sosial lainnya, serta kepentingan umum lainnya.

Perkembangan dalam masyarakat mengubah sifat upeti (pemberian) yang semula dilakukan cuma-cuma dan sifatnya memaksa tersebut, yang kemudian dibuat suatu aturan-aturan yang lebih baik agar sifatnya yang memaksa tetap ada,

namun unsur keadilan lebih diperhatikan. Untuk memenuhi unsur keadilan inilah maka rakyat diikutsertakan dalam membuat aturan-aturan dalam pemungutan pajak, yang nantinya akan dikembalikan juga hasilnya untuk kepentingan rakyat sendiri.

Di Indonesia, sejak zaman kolonial Belanda ternyata telah diberlakukan cukup banyak undang-undang yang mengatur mengenai pembayaran pajak, yaitu sebagai berikut:

Ordonansi Pajak Rumah Tangga;

- Aturan Bea Meterai;
- Ordonansi Bea Balik Nama;
- Ordonansi Pajak Kekayaan;
- Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor;
- Ordonansi Pajak Upah;
- Ordonansi Pajak Potong;
- Ordonansi Pajak Pendapatan;
- Undang-undang Pajak Radio;
- Undang-undang Pajak Pembangunan I;
- Undang-undang Pajak Peredaran

Kemudian diundangkan lagi beberapa undang-undang, antara lain:

- UU Pajak Penjualan Tahun 1951 yang diubah dengan UU No. 2

Tahun 1968;

- UU No. 21 Tahun 1959 tentang Pajak Dividen yang diubah dengan Undang-undang No. 10 Tahun 1967 tentang Pajak atas Bunga, Dividen, dan Royalti;
- UU No. 19 Tahun 1959 tentang Penagihan Pajak Negara dengan Surat Paksa;
- UU No. 74 Tahun 1958 tentang Pajak Bangsa Asing;
- UU No. 8 Tahun 1967 tentang Tata Cara Pemungutan PPD, PKK, dan PPS atau Tata Cara MPS-MPO.

Terlalu banyaknya undang-undang yang dikeluarkan mengakibatkan masyarakat mengalami kesulitan dalam pelaksanaannya. Selain itu, beberapa undang-undang di atas ternyata dalam perkembangannya tidak memenuhi rasa keadilan, dan masih memuat unsur-unsur kolonial. Maka pada tahun 1983, Pemerintah bersama-sama dengan Dewan Perwakilan Rakyat sepakat melakukan reformasi undang-undang perpajakan yang ada dengan mencabut semua undang-undang yang ada dan mengundang 5 (lima) paket undang-undang perpajakan yang sifatnya lebih mudah dipelajari dan dipraktikkan serta tidak menimbulkan duplikasi dalam hal pemungutan pajak dan unsur keadilan menjadi lebih diutamakan, bahkan sistem perpajakan yang semula official assessment diubah menjadi self assessment.

Kelima undang-undang tersebut adalah:

- UU No. 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan (KUP);
- UU No. 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan (PPh);

- UU No. 8 Tahun 1983 tentang PPN dan PPnBM;
- UU No. 12 Tahun 1985 tentang PBB (masih menggunakan official assessment);
- UU No. 13 Tahun 1985 tentang Bea Meterai (BM).

Pada tahun 1994, empat dari kelima undang-undang di atas kemudian mengalami perubahan dengan mengubah beberapa pasal yang dipandang perlu dengan undang-undang, yaitu:

- UU No.6 Tahun 1983 diubah dengan UU No. 9 Tahun 1994;
- UU No. 7 Tahun 1983 diubah dengan UU No. 10 Tahun 1994;
- UU No. 8 Tahun 1983 diubah dengan UU No. 11 Tahun 1994;
- UU No. 12 Tahun 1985 diubah dengan UU No. 12 Tahun 1994;

Kemudian pada tahun 1997 pemerintah membuat beberapa undang-undang yang berkaitan dengan masalah perpajakan untuk mendukung undang-undang yang sudah ada, yaitu:

- UU No. 17 Tahun 1997 tentang Badan Penyelesaian dan Sengketa Pajak;
- UU No. 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah;
- UU No. 19 Tahun 1997 tentang Penagihan Pajak dengan Surat Paksa;
- UU No. 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak;

- UU No. 21 Tahun 1997 tentang Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan.

Adanya perkembangan ekonomi dan masyarakat yang terus menerus dan untuk memberikan rasa keadilan dan pelayanan kepada Wajib Pajak, maka pada tahun 2000 pemerintah kembali mengubah undang-undang perpajakan, yaitu:

- UU No. 16 Tahun 2000 tentang KUP;
- UU No. 17 Tahun 2000 tentang PPh;
- UU No. 18 Tahun 2000 tentang PPN dan PPnBM;
- UU No. 19 Tahun 2000 tentang PPSP;
- UU No. 21 Tahun 2000 tentang BPHTB;
- UU No. 34 Tahun 2000 tentang PDRD; serta
- Peraturan Pemerintah (PP) No. 24 Tahun 2000 tentang Perubahan Tarif Bea Meterai.

Kemudian pada tahun 2002, dengan menimbang bahwa Badan Penyelesaian Sengketa Pajak belum merupakan badan peradilan yang berpuncak di Mahkamah Agung maka dibentuklah suatu Pengadilan Pajak dengan UU No. 14 Tahun 2002 sebagai pengganti UU No. 17 Tahun 1997.

Perubahan terakhir undang-undang perpajakan baru-baru ini dilakukan pada tahun 2007 dan 2008 yang menghasilkan UU KUP No. 28 Tahun 2007 yang berlaku mulai tahun 2008 dan UU PPh No. 36 Tahun 2008 yang berlaku mulai tahun 2009. Namun, dilatarbelakangi adanya sunset policy beberapa waktu lalu,

maka UU KUP diperbaharui lagi dengan adanya UU No. 16 Tahun 2009 sebagai penetapan Perpu No. 5 Tahun 2008 yang hanya mengubah satu bunyi ketentuan Pasal 37A ayat (1) UU KUP No. 28 Tahun 2007. UU PPN/PPNBM No. 42 tahun 2009 yg berlaku I April 2011

2.1.2 PENDAPATAN ASLI DAERAH

Pendapatan Asli Daerah yang disingkat PAD, yaitu penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (pasal 1 Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004)

2.1.3 SUMBER PENDAPATAN DAERAH

1. Hasil Pajak Daerah;

Pajak Daerah, yang selanjutnya disebut pajak, adalah kontribusi wajib kepada daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat (Pasal 1 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009).

2. Hasil Retribusi Daerah;

Retribusi Daerah, yang selanjutnya disebut retribusi, adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan (Pasal 1 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009).

3. Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah Yang Dipisahkan

Bagi daerah yang memiliki BUMD seperti Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM), Bank Pembangunan Daerah (BPD), badan kredit kecamatan, pasar, tempat hiburan/rekreasi, villa, pesanggrahan, dan lain-lain keuntungannya merupakan penghasilan bagi daerah yang bersangkutan (Hanif Nurcholis, 2007 : 184). Menurut Ahmad Yani (2004 : 40) hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan antara lain bagian laba, deviden, dan penjualan saham milik daerah.

4. Lain-Lain PAD Yang Sah

Menurut Pasal 6 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah, lain-lain PAD yang sah meliputi :

- Hasil penjualan kekayaan daerah yang tidak dipisahkan
- Jasa giro
- Pendapatan bunga
- Keuntungan selisih nilai tukar rupiah terhadap mata uang asing,
dan
- Komisi, potongan, ataupun bentuk lain sebagai akibat dari penjualan dan/atau pengadaan barang dan/atau jasa oleh daerah.

2.1.4 PAJAK DAERAH

Menurut Undang-Undang Nomor 34 tahun 2004 Perubahan Atas Undang-Undang No. 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang dimaksud dengan Pajak Daerah adalah Iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah.

Menurut Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, pengertian Pajak Daerah adalah “iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada Daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan Daerah dan pembangunan Daerah”.

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pemungutan pajak daerah oleh pemerintah kota/kabupaten kepada masyarakat pada dasarnya bertujuan untuk membiayai penyelenggaraan tugas-tugas pemerintahan, pembangunan dan pembinaan kemasyarakatan secara berdaya. Pajak sangat penting karena pajak memberikan bagian yang sangat besar bagi pendapatan pemerintah disemua tingkatan, dan Pajak wajib memberikan kontribusi kepada biaya pemerintah, meskipun para wajib pajak setuju atau tidak setuju terhadap pajak tersebut.

Dari segi kewenangan pemungutan pajak atas objek pajak di daerah, Pajak Daerah dibagi menjadi dua, yakni:

- Pajak Daerah yang dipungut oleh propinsi
- Pajak Daerah yang dipungut oleh Kabupaten/kota

Perbedaan kewenangan pemungutan antara pajak yang dipungut oleh pemerintah propinsi dan pemerintah kabupaten/kota, yakni sebagai berikut:

- Pajak propinsi kewenangan pemungutan terdapat pada Pemerintah Daerah propinsi, sedangkan untuk pajak kabupaten/kota kewenangan pemungutan terdapat pada Pemerintah Daerah kabupaten/kota.

- Objek pajak kabupaten/kota lebih luas dibandingkan dengan objek pajak propinsi, dan objek pajak kabupaten/kota masih dapat diperluas berdasarkan peraturan pemerintah sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan yang ada. Sedangkan pajak propinsi apabila ingin diperluas objeknya harus melalui

- perubahan dalam undang-undang.

1. Jenis Pajak Daerah

Pajak daerah di Indonesia dapat digolongkan berdasarkan tingkatan Pemerintah Daerah, yaitu pajak daerah tingkat Propinsi dan pajak daerah tingkat Kab/kota. Penggolongan pajak seperti tersebut di atas diatur dalam Undang-undang No. 18 Tahun 1997 sebagaimana yang telah diubah dalam Undang-undang No. 34 tahun 2000 tentang Perubahan Undang-undang Republik Indonesia tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Pasal 2 ayat 1 dan 2) serta Peraturan Pemerintah No. 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah dimana dalam peraturan pemerintah tersebut mengatur tentang obyek, subyek, dasar pengenaan pajak dan ketentuan tarif dari pajak daerah yang berlaku, baik sebelum maupun sesudah berlakunya Undang-undang No. 34 Tahun 2000.

a) Pajak Daerah Propinsi

- Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air;
- Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air;
- Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor;

- Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah tanah dan Air Permukaan.

b) Pajak Daerah Kabupaten/Kota)

- Pajak Hotel dan Restoran;
- Pajak Reklame;
- Pajak Hiburan;
- Pajak Parkir;
- Pajak Penerangan Jalan;
- Pajak Pengambilan dan Pengolahan Bahan Galian Golongan C.

Tarif pajak propinsi yang berlaku dalam rangka keseragaman akan diatur dalam suatu peraturan pemerintah. Sesuai dengan ketentuan dalam Undang-undang pajak daerah propinsi yang seragam ditentukan dalam suatu peraturan pemerintah. Dalam hal ini, yang berlaku sekarang yakni Peraturan Pemerintah No. 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah.

Sedangkan pajak daerah kabupaten/kota, khususnya yang menyangkut masalah tarif pajak kabupaten/kota ditentukan dalam Peraturan Pemerintah No. 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah dan perlakuannya sama dengan tarif yang terdapat dalam Undang-undang pajak daerah. Tarif tersebut merupakan tarif tertinggi yang dapat diterapkan oleh pemerintah daerah

Selain itu dengan Peraturan Pemerintah dapat ditetapkan jenis pajak selain yang tersebut di atas asalkan memenuhi kriteria sebagai berikut :

- a. bersifat sebagai pajak dan bukan retribusi,

- b. objek dan dasar pengenaan pajak tidak bertentangan dengan kepentingan umum,
- c. potensinya memadai,
- d. tidak memberikan dampak ekonomi yang negatif,
- e. memperhatikan aspek keadilan dan kemampuan masyarakat,
- f. dan menjaga kelestarian lingkungan.

Tetapi dengan dilaksanakannya otonomi yang luas, Nyata dan Bertanggung jawab maka jenis-jenis pajak Daerah disesuaikan dengan kewenangan yang diberikan kepada Daerah. Hal ini disebutkan dalam penjelasan pasal 5 UU Nomor 25 Tahun 1999 yang berbunyi : “Jenis-jenis pajak Daerah dan Retribusi Daerah disesuaikan dengan kewenangan yang diserahkan kepada Daerah Propinsi dan Daerah Kabupaten / Kota. Penyesuaian itu dilakukan dengan mengubah Undang-undang nomor 18 Tahun 1997 tentang pajak Daerah dan Retribusi Daerah”.

2.1.5 PAJAK KENDARAAN BERMOTOR

Pajak Kendaraan Bermotor sebagaimana yang didefinisikan dalam Pasal 1 angka 12 dan 13 UU No. 28 Tahun 2009 adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor (kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat besar yang bergerak)

2.1.6 SEJARAH PAJAK KENDARAAN BERMOTOR

Semula sesuai dengan UU No. 18 tahun 1997 ditetapkan Pajak Kendaraan Bermotor, dimana pajak atas PKB (Pajak Kendaraan Bermotor) & PKAA (Pajak Kendaraan Diatas Air) dicakupkan. Seiring dengan perubahan UU No. 18 tahun 1997 menjadi UU No. 34 tahun 2000, terminologi kendaraan bermotor diperluas dan dilakukan pemisahan secara tegas menjadi Kendaraan Bermotor dan di Kendaraan Atas Air. Hal ini membuat Pajak Kendaraan Bermotor diperluas menjadi PKB & PKAA. Dalam praktiknya jenis pajak ini sering di bagi atas 2, yaitu PKB dan PKAA. Hal ini wajar saja mengingat kendaraan bermotor pada dasarnya berbeda dengan kendaraan di atas air.

Pengenaan PKB & PKAA tidak mutlak ada pada seluruh daerah provinsi di Indonesia. Hal ini berkaitan dengan kewenangan yang diberikan kepada pemerintah provinsi untuk mengenakan atau tidak mengenakan suatu jenis pajak provinsi. Untuk dapat dipungut pada suatu daerah provinsi pemerintah daerah harus terlebih dahulu menerbitkan Peraturan Daerah tentang PKB, yang akan menjadi landasan hukum operasional dalam teknis pelaksanaan pengenaan dan pemungutan PKB & PKAA di daerah provinsi yang bersangkutan. Pemerintah provinsi diberikan kebebasan untuk menetapkan apakah PKB ditetapkan dalam satu peraturan daerah atau ditetapkan dalam dua peraturan daerah terpisah.

2.1.7 DASAR HUKUM PAJAK KENDARAAN BERMOTOR

Dasar hukum pajak kendaraan bermotor diatur dalam :

- Undang-Undang Nomor 34 tahun 2000 yang merupakan perubahan atas Undang-Undang Nomor 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

- Peraturan Pemerintah Nomor 65 tahun 2001 tentang Pajak Daerah.

- Peraturan daerah provinsi yang mengatur tentang PKB. Peraturan daerah ini dapat menyatu, yaitu satu peraturan daerah untuk PKB, tetapi dapat juga dibuat secara terpisah misalnya Peraturan Daerah tentang PKB.

- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 2 tahun 2006 tentang Perhitungan Dasar Pengecualian Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2006.

- Peraturan Gubernur yang mengatur tentang PKB sebagai aturan pelaksanaan peraturan daerah tentang PKB pada provinsi yang dimaksud.

2.1.8 OBJEK DAN WAJIB PAJAK KENDARAAN BERMOTOR

Objek Pajak Kendaraan Bermotor adalah kepemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor yang digunakan di semua jenis jalan darat seperti kawasan :

- Bandara
- Pelabuhan laut
- Perkebunan
- Kehutanan
- Pertanian
- Pertambangan
- Industri
- Perdagangan

- Sarana olah raga dan rekreasi

Wajib Pajak adalah orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor, jika wajib pajak merupakan badan maka kewajiban perpajakannya diwakili oleh pengurus atau kuasa hukum badan tersebut. Dengan demikian, pada PKB subjek pajak sama dengan wajib pajak, yaitu orang pribadi atau badan yang memiliki atau menguasai kendaraan bermotor.

2.1.9 MASA PAJAK DAN SPTD

1. Masa pajak

Pajak yang terutang merupakan PKB yang harus dibayar oleh wajib pajak pada suatu saat, dalam masa pajak atau dalam tahun pajak menurut ketentuan peraturan daerah tentang PKB yang ditetapkan oleh pemerintah daerah Provinsi setempat.

Pada PKB pajak terutang dikenakan untuk masa pajak 12 bulan berturut-turut terhitung mulai saat pendaftaran kendaraan bermotor. Pemungutan PKB merupakan satu kesatuan dengan pengurusan administrasi kendaraan bermotor lainnya.

PKB yang terutang dipungut di wilayah provinsi tempat kendaraan bermotor terdaftar. Hal ini terkait dengan kewenangan pemerintah provinsi yang hanya terbatas kendaraan bermotor yang terdaftar dalam lingkup wilayah administrasinya.

2. Surat Tagihan Pajak daerah (STPD)

Gubernur dapat menerbitkan STPD jika PKB dalam tahun berjalan tidak atau kurang berjalan. Hasil penelitian SPTPD terdapat kekurangan pembayaran

sebagai akibat salah tulis atau salah hitung, dan wajib pajak dikenakan sanksi administrasi berupa bunga atau denda.

Selain ketentuan diatas, Gubernur juga dapat menerbitkan STPD apabila kewajiban pembayaran pajak terhutang dalam SKPDKB atau SKPDKBT tidak dilakukan atau tidak sepenuhnya dilakukan oleh wajib pajak. Dengan demikian, STPD juga merupakan sarana yang digunakan untuk menagih SKPDKB atau SKPDKBT yang tidak atau kurang dibayar oleh wajib pajak sampai dengan jatuh tempo pembayaran pajak.

2.1.10 KETETAPAN PAJAK

Berdasarkan SPTPD yang disampaikan oleh wajib pajak, maka gubernur atau pejabat yang ditunjuk oleh gubernur menetapkan PKB yang terutang dengan menerbitkan Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD). Bentuk, isi, kualitas dan ukuran SKPD ditetapkan oleh menteri luar negeri. Dalam jangka waktu 5 tahun sesudah saat terutangnya pajak, gubernur dapat menerbitkan Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar (SKPDKB), Surat Ketetapan Pajak Daerah Kurang Bayaran Daerah (SKPDKBT), dan Surat Ketetapan Pajak Daerah Nihil (SKPDN).

2.1.11 TATA CARA PEMBAYARAN DAN PENAGIHAN PKB

1. Pembayaran PKB

PKB terutang harus dilunasi/dibayar sekaligus dimuka untuk masa dua belas bulan. PKB dilunasi selambat-lambatnya 30 hari sejak diterbitkan SKPD, SKPDKB, SKPDKBT, STPD, surat Keputusan Pembetulan, surat Keputusan Keberatan, dan Putusan Banding yang menyebabkan jumlah pajak yang harus dibayar bertambah. Pembayaran PKB dilakukan ke kas daerah bank, atau tempat

lain yang ditunjuk oleh gubernur, dengan menggunakan surat setoran pajak daerah.

Wajib pajak yang melakukan pembayaran pajak diberikan tanda bukti pelunasan atau pembayaran pajak. Wajib pajak yang terlambat melakukan pembayaran pajak akan dikenakan sanksi yaitu :

- Keterlambatan pembayaran pajak yang melampaui saat jatuh tempo yang ditetapkan dalam SKPD dikenakan sanksi administrasi berupa denda sebesar 25% dari pokok pajak.
- Keterlambatan pembayaran pajak sebagai mana ditetapkan dalam SKPD yang melampaui 15 hari setelah jatuh tempo dikenakan sanksi administrasi sebesar 2% sebulan dihitung dari pajak yang kurang atau terlambat bayar untuk jangka waktu paling lama 24 bulan dihitung sejak saat terhutangnya pajak.

3. Penagihan **PKB**

Pajak yang terutang tidak dilunasi setelah jatuh tempo pembayaran, gubernur atau pejabat yang ditunjuk akan melakukan tindakan penagihan pajak. Penagihan pajak dilakukan terhadap pajak terutang dalam SKPD , SKPDKB, SKPDKBT, STPD, surat Keputusan Pembetulan, Surat Keputusan Keberatan, dan Putusan Banding yang menyebabkan jumlah pajak yang harus dibayar bertambah.

2.1.12 DASAR MENGHITUNG DAN TARIF **PKB**

1. Perhitungan **PKB**

a. Dasar Pengenaan Pajak

Dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah hasil perkalian dari 2 (dua) unsur pokok, yaitu:

- Nilai Jual Kendaraan Bermotor (harga pasaran umum); dan
- Bobot yang mencerminkan secara relatif tingkat kerusakan jalan dan/atau pencemaran lingkungan akibat penggunaan Kendaraan Bermotor yang dinyatakan dalam koefisien yang nilainya 1 (satu) atau lebih besar dari 1 (satu).

Besarnya pokok pajak kendaraan bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif pajak dengan dasar pengenaan pajak. Secara umum, perhitungan PKB adalah sesuai dengan rumus :

Khusus untuk kendaraan bermotor yang digunakan di luar jalan umum, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar serta kendaraan di air, dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah hanya Nilai Jual Kendaraan Bermotor.

2 Tarif PKB

Tarif PKB berlaku sama pada setiap Provinsi yang memungut PKB. Tarif PKB ditetapkan dengan peraturan daerah provinsi. Sesuai peraturan pemerintah No. 65 tahun 2001 Pasal 5 tarif PKB dibagi menjadi 3 kelompok sesuai dengan jenis penguasaan kendaraan bermotor, yaitu :

- 1,5% untuk kendaraan bermotor bukan umum.
- 1% untuk kendaraan bermotor umum. Yaitu kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
- 0,5% untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

Pasal 6 ayat (1) UU No. 28 Tahun 2009 mengatur bahwa penetapan batas bawah dan batas atas tarif Pajak Kendaraan Bermotor pribadi. Dengan demikian, kepastian penetapan tarif tersebut diatur berdasarkan peraturan daerah pada masing-masing provinsi.

2.1.13 KEBERATAN DAN BANDING

1. Keberatan

Terjadi bila wajib pajak PKB yang tidak puas atas penetapan pajak yang dilakukan oleh gubernur dapat mengajukan keberatan hanya karena gubernur atau pejabat yang ditunjuk. Keberatan diajukan adalah terhadap materi atau isi dari ketetapan dengan membuat perhitungan jumlah yang seharusnya dibayar menurut perhitungan wajib pajak. Setelah melakukan pemeriksaan dalam jangka waktu tertentu gubernur akan mengeluarkan keputusan atas pengajuan keberatan tersebut.

2. Banding

Keputusan keberatan yang diterbitkan oleh gubernur disampaikan kepada wajib pajak untuk dilaksanakan. Pengajuan permohonan banding tidak menunda kewajiban membayar pajak dan pelaksanaan penagihan pajak.

2.1.14 SANKSI ATAS PKB

Keterlambatan melaksanakan pendaftaran melebihi waktu yang ditetapkan / tanggal jatuh tempo, dikenakan denda berupa kenaikan sebesar 25% dari Pokok Pajak ditambah Sanksi Administrasi berupa bunga sebesar 2% per

bulan, dihitung dari pajak yang kurang atau terlambat dibayar untuk jangka waktu paling lama 24 bulan dihitung saat terhutangnya pajak.

2.1.15 PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian yang dilakukan oleh Yustiva (2008) Terhadap Pajak Daerah Pada Unit Pelayanan Pendapatan Daerah Kabupaten Pati menunjukkan bahwa selama kurun waktu lima tahun terakhir kontribusi PKB yang terendah ialah pada tahun 2002 sebesar 43,06% dan yang tertinggi ialah pada tahun 2006 sebesar 54,91%. Sedangkan kontribusi BBNKB yang terendah ialah pada tahun 2006 yakni sebesar 44,73% dan yang tertinggi ialah pada tahun 2002 yakni sebesar 56,95%.

Dari hasil perhitungan efektivitas PKB yang terendah ialah pada tahun 2006 yakni sebesar 114,53% dan yang tertinggi ialah pada tahun 2003 yakni sebesar 132,85%. Sedangkan efektivitas BBNKB yang terendah ialah pada tahun 2003 yakni sebesar 100,23% dan yang tertinggi ialah pada tahun 2004 yakni 141,98%.

Penelitian yang dilakukan oleh Faisal Syafruddin (2003) tentang Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Propinsi DKI Jakarta menunjukkan bahwa Jumlah penduduk DKI Jakarta sebesar 8.399.056 jiwa tahun 2001 serta didukung oleh pertumbuhan ekonomi rata-rata 2,54% per tahun (1997-2001), memberikan kontribusi terhadap PDRB sektor tersier sebesar 63,38% dengan kontribusi terhadap sektor angkutan jalan raya(kendaraan bermotor) sebesar Rp.2.014.978 pada tahun 2000 dan Rp.2.114.816 pada tahun 2001 dengan pertumbuhan setiap tahun 6,58%. Jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta yang sangat besar juga sangat mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB, namun hasil yang didapat belum optimal.

Hal ini disebabkan oleh adanya wajib pajak yang tidak daftar ulang hingga tahun 2000 mencapai 308.855 kendaraan bermotor dengan jumlah pajak tak tertagih RP. 84.522.534.715. sulit dan tidak aktifnya pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Dijalan, tidak optimalnya penerapan pajak progresif, adanya mobil-mobil slundupan yang belum teregistrasi oleh Dipenda sebagai potensi pajak, serta adanya peminjaman KTP dan Tembak KTP dalam proses perpanjangan STNK sehingga mengurangi potensi perolehan BBN II

2.1.16 Desain Penelitian

1.2 Gambar Desain Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 OBJEK PENELITIAN

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan populasi berupa data dari Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Istimewa Yogyakarta serta Badan Pusat Statistik Daerah Istimewa Yogyakarta mengenai Pendapatan Asli Daerah, Realisasi Pajak Kendaraan Bermotor, Jumlah kendaraan bermotor dan Jumlah penduduk tahun 2010 sampai 2015.

3.2 VARIABEL DAN DEFINISI OPERASIONAL

Variabel penelitian pada dasarnya adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono,2006:60). Lebih lanjut Hatch dan Forhady memaparkan secara teoritis variabel dapat didefinisikan sebagai atribut seseorang, atau obyek yang mempunyai “variasi” antara satu orang dengan yang lain atau satu obyek dengan obyek yang lain. Dalam penelitian ini terdiri dari variabel dependen dan independen. Variabel dependen yang digunakan yaitu jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor, sedangkan variabel independen yaitu jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan bermotor. Sedangkan definisi operasional diartikan sebagai seperangkat petunjuk yang lengkap tentang apa yang harus diamati dan bagaimana mengukur suatu variabel atau konsep definisi operasional tersebut

membantu kita untuk mengklasifikasi gejala di sekitar ke dalam kategori khusus dari variabel.

a) Variabel Independen

Dalam penelitian ini menggunakan tiga variabel independen sebagai berikut:

2 Jumlah Penduduk

Penduduk adalah orang-orang yang berada di dalam suatu wilayah yang terikat oleh aturan-aturan yang berlaku dan saling berinteraksi satu sama lain secara terus menerus / kontinu. Penduduk yang berada atau tinggal dalam suatu daerah harus mengikuti peraturan daerah tersebut termasuk dalam hal peraturan pembayaran pajak yang digunakan untuk menopang pembangunan daerah mereka tinggal. Data jumlah penduduk diukur dalam satuan orang.

3 Jumlah Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, namun motor listrik dan mesin jenis lain (misalnya kendaraan listrik hibrida dan hibrida plug-in) juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan. Jenis-jenis kendaraan bermotor dapat bermacam-macam, mulai dari mobil, bus, sepeda motor, kendaraan off-road, truk ringan, sampai truk berat. Klasifikasi kendaraan bermotor ini bervariasi tergantung masing-masing negara. Data jumlah kendaraan bermotor diukur dalam satuan unit.

b) Variabel Dependen

Variabel dependen adalah variabel yang nilainya tergantung pada nilai variabel lain yang merupakan konsekuensi dari perubahan yang terjadi pada variabel bebas (variabel independen). Dalam penelitian ini variabel dependen yang digunakan adalah pajak kendaraan bermotor. Pajak kendaraan bermotor yang selanjutnya disingkat PKB, adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Pajak Kendaraan Bermotor yang selama ini dikelola oleh pemerintah sebagai pajak negara termasuk dalam sumber pendapatan yang diserahkan pada daerah. Penyerahan ini dilakukan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1957 tentang Penyerahan Pajak Negara kepada Daerah. Untuk berlakunya suatu pajak yang diserahkan kepada Daerah diterbitkanlah Peraturan Daerah. Adapun dasar hukum pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor saat ini berdasar kepada Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air. Satuan yang digunakan untuk mengukur pajak kendaraan bermotor adalah rupiah.

3.3 Sumber Data

Sumber data primer dan sekunder yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari beberapa sumber, yaitu dari publikasi dan instansi-instansi pemerintah yang terkait seperti :

- Badan Pusat Statistik (BPS)
- Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Aset Daerah (DPPAD) Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Pemerintah Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

3.4 METODE PENGUMPULAN DATA

Dalam penelitian ini menggunakan metode dokumentasi, yaitu mengumpulkan catatan-catatan/data-data yang diperlukan sesuai penelitian yang akan dilakukan dari dinas/kantor/instansi atau lembaga terkait (Suharsimi Arikunto, 2002). Laporan-laporan yang terkait dengan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor yang menyangkut jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan bermotor, data sekunder tersebut diperoleh dari dokumen resmi yang dikeluarkan instansi yang terkait. Dalam penelitian ini, metode pengumpulan data dimaksudkan untuk mendapat bahan-bahan yang relevan terkait dengan permasalahan yang diangkat dan akurat kualitasnya.

Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode studi pustaka, dimana studi pustaka merupakan metode pengumpulan data dengan membaca literatur, jurnal-jurnal, maupun sumber lain yang terkait baik yang bersumber dari perpustakaan maupun dari instansi yang terkait dengan permasalahan penelitian.

3.5 METODE ANALISIS DATA

Dalam penelitian ini analisis yang digunakan yaitu metode analisis deskriptif kuantitatif. Metode analisis ini merupakan penganalisaan dengan menggunakan peralatan analisis. Menurut Kuncoro (2003) penelitian secara deskriptif adalah penelitian yang meliputi pengumpulan data untuk diuji hipotesis atau menjawab status terakhir dari subyek penelitian. Sedangkan menurut Nazir (2009) penelitian kuantitatif adalah penelitian dengan menggunakan model matematis, statistik, atau computer. Sehingga metode deskriptif kuantitatif dapat

diartikan sebagai metode yang bertujuan untuk memaparkan dan mengungkapkan suatu masalah, kejadian, peristiwa sebagaimana adanya.

Penelitian ini menggunakan model regresi linear berganda (*Multiple Linier Regression Method*) dengan metode kuadrat terkecil atau *Ordinary Least Square* (OLS). Metode ini diyakini mempunyai sifat-sifat yang ideal dan dapat diunggulkan, yaitu secara teknis sangat kuat, mudah dalam perhitungan dan penarikan interpretasinya (Gujarati, 1999).

3.6 Perhitungan Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor

Menurut Suprpto dalam Saleh (2012) analisis kontribusi merupakan suatu analisis yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar kontribusi yang diberikan dari penerimaan pajak kendaraan bermotor terhadap pendapatan asli daerah, maka dibandingkan antara realisasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dengan penerimaan pendapatan asli daerah pada tahun tersebut. Semakin besar nilai kontribusinya menunjukkan semakin besar peranan pajak kendaraan bermotor dalam meningkatkan pendapatan asli daerah. Adapun alat analisis yang digunakan untuk mengetahui kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor dan perkembangan Pajak Kendaraan Bermotor diformulasikan sebagai berikut :

3.7 Analisis Regresi

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah model regresi dengan data runtut waktu (*time series*). Analisis regresi adalah suatu studi mengenai ketergantungan satu variabel dependen dengan satu atau lebih variabel independen, dengan tujuan untuk menganalisis dan / atau memprediksi rata-rata

populasi atau nilai rata-rata variabel dependen berdasarkan nilai variabel independen yang diketahui, Gujarati dalam Kuncoro (2004).

Untuk melakukan analisis, model matematis persamaan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Model matematis diatas kemudian ditransformasikan ke dalam model ekonometrika sebagai berikut:

Dimana:

PKB = Jumlah penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

JP = jumlah penduduk

KB = jumlah kendaraan bermotor

ϵ_1 = random error

β_0 = intercept

β_1 = koefisien regresi

3.8 Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik

Deteksi penyimpangan asumsi klasik adalah serangkaian pengujian yang digunakan untuk mengetahui apakah hasil estimasi regresi yang dilakukan benar-benar bebas dari adanya gejala normalitas, multikolinearitas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas. Model regresi akan dapat dijadikan alat estimasi yang tidak bias jika telah memenuhi persyaratan BLUE (*best linear unbiased estimator*) yaitu terbebas dari multikolinearitas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas.

3.9 Deteksi Normalitas

Deteksi normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal atau tidak. Seperti diketahui bahwa uji t dan F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Apabila asumsi ini dilanggar maka uji statistic menjadi tidak berlaku (Ghozali, 2005).

3.10 Deteksi Autokorelasi

Autokorelasi adalah korelasi antara anggota-anggota serangkaian observasi yang diuraikan menurut waktu dan ruang (Gujarati 1997:2001). Konsekuensi adanya autokorelasi diantaranya adanya selang keyakinan menjadi lebar serta variasi dan standar error terlalu rendah.

Deteksi autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya). Jika terjadi korelasi maka dinamakan ada problem autokorelasi. Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Masalah ini timbul karena residual (kesalahan pengganggu) tidak bebas dari satu observasi ke observasi lainnya (Ghozali, 2005:95). Model regresi yang baik adalah regresi yang bebas dari autokorelasi. Salah satu uji formal untuk mendeteksi autokorelasi adalah model Breusch-Godfrey atau dengan nama lain uji *Langrange-Multiplier* (LM).

3.11 Deteksi Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah terjadinya hubungan linear yang sempurna di antara beberapa atau semua variabel independen dari suatu model regresi.

Multikolinearitas berakibat kesulitan dalam melihat pengaruh variabel penjelas terhadap variabel yang dijelaskan, (Gujarati,2003).

Multikolinearitas dalam penelitian dapat dideteksi dengan beberapa kaidah *rule of thumb* sebagai berikut:

- Nilai R² yang dihasilkan dari hasil estimasi model empiris sangat tinggi, tetapi tingkat signifikan variabel independen berdasarkan uji t-statistik sangat kecil atau bahkan tidak ada variabel independen yang signifikan, maka hal ini mengindikasikan adanya multikolinearitas.
- Auxiliary Regression yaitu dengan membandingkan nilai R² regresi utama dengan nilai R² regresi parsial. Regresi parsial didapatkan dengan meregresikan variabel-variabel independen secara bergantian. Apabila nilai R² regresi parsial lebih besar dibandingkan nilai R² regresi utama maka mengindikasikan adanya multikolinearitas

3.12 Deteksi Heteroskedastisitas

Deteksi heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian estimasi dari residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Heteroskedastisitas terjadi apabila variabel gangguan tidak mempunyai varian yang sama untuk semua observasi. Akibat dari adanya heteroskedastisitas, penaksir OLS tidak bias namun tidak efisien. (Gujarati,2003).

Cara untuk mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan menggunakan model *Glejser* yang tersedia dalam program Eviews. Hasil yang perlu diperhatikan dari uji ini adalah nilai F dan *Obs*Rsquared*, secara khusus adalah nilai probabilitas dari *Obs*Rsquared*.

3.13 Uji Statistik

Analisis dalam penelitian ini dilakukan melalui pendekatan analisis kuantitatif yaitu dengan model regresi dengan metode kuadrat terkecil biasa (OLS). Untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen maka dilakukan pengujian terhadap hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini.

3.14 Uji Signifikansi Individu (Uji t)

Uji t dilakukan untuk melihat signifikansi dari pengaruh variabel independen secara individual terhadap variabel dependen dengan menganggap variabel independen lainnya adalah konstan. Uji t menggunakan hipotesis sebagai berikut (Gujarati,2003):

- $H_0 : \beta_1 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel jumlah penduduk terhadap variabel pajak kendaraan bermotor.
- $H_1 : \beta_1 > 0$, yaitu terdapat pengaruh positif signifikansi variabel jumlah penduduk terhadap variabel pajak kendaraan bermotor.
- $H_0 : \beta_2 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel jumlah kendaraan bermotor terhadap variabel pajak kendaraan bermotor.
- $H_1 : \beta_2 > 0$, yaitu terdapat pengaruh positif signifikansi variabel jumlah kendaraan bermotor terhadap variabel pajak kendaraan bermotor.
- Nilai t hitung dirumuskan dengan :

Dimana:

β_j : koefisien regresi

Se (bj) : standard error koefisien regresi

3.15 Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Uji F dilakukan untuk melihat pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen secara keseluruhan. Hipotesis yang digunakan dalam uji F adalah:

Pengujian ini dilakukan dengan membandingkan nilai F hitung dengan nilai F tabel. Jika nilai F hitung lebih besar dari nilai F tabel, maka H_0 tidak diterima, artinya variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependen.

Menurut Gujarati (2003) nilai F dirumuskan sebagai berikut:

Dimana:

R^2 : Koefisien determinasi

k : Jumlah variabel independen termasuk konstanta

n : Jumlah sampel

Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui seberapa jauh variasi variabel independen dapat menerangkan dengan baik variasi variabel dependen. Dimana apabila nilai R^2 mendekati 1 maka ada hubungan yang kuat dan erat antara variabel dependen dan variabel independen dan penggunaan model tersebut dibenarkan. Menurut Gujarati (2003) koefisien determinasi adalah untuk mengetahui seberapa besar persentase sumbangan variabel independen terhadap

variabel dependen yang dapat dinyatakan dalam persentase. Koefisien determinasi (R²) dirumuskan :

Nilai R² yang sempurna adalah satu, yaitu apabila keseluruhan variasi dependen dapat dijelaskan sepenuhnya oleh variabel independen yang dimasukkan dalam model.

Jika $0 < R^2 < 1$ maka kesimpulan yang dapat diambil adalah:

- 1) Nilai R² yang kecil atau mendekati nol, berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen sangat terbatas.
- 2) Nilai R² mendekati satu, berarti variabel-variabel dependen mampu menjelaskan hampir semua informasi yang digunakan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu provinsi di Indonesia dari 33 provinsi yang ada dan terletak di tengah pulau Jawa. Daerah Istimewa Yogyakarta secara geografis dibagian utara, barat, dan timur dibatasi oleh Provinsi Jawa Tengah, dan bagian selatan dibatasi oleh laut yaitu Samudra Indonesia. Secara topografi Daerah Istimewa Yogyakarta sebagian besar wilayah atau sebesar 65,65% terletak pada ketinggian antara 100m - 499m dari permukaan laut, 28,84% wilayah kurang dari 100mdpl, 5,04% wilayah dengan ketinggian antara 500-999mdpl, dan 0,47% wilayah dengan ketinggian diatas 1.000 mdpl. Secara astronomis letak Daerah Istimewa Yogyakarta 7°15' - 8°15' lintang selatan dan garis 110°4' - 110°5' bujur timur.

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta terdiri dari 1 kota madya dan 4 kabupaten. Luas wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta 3.185,80 Km², dengan luas Kabupaten Sleman 574,82 Km², Kabupaten Kulon progo 586,27 Km², Kabupaten Bantul 506,85Km², Kabupaten Gunung Kidul 1.485,27 Km², Kota Yogyakarta 32,50 Km². Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta mempunyai beberapa sebutan, yang pertama ialah kota pelajar. Disamping beragamnya pendidikan di setiap jenjang pendidikan, dimana banyak pelajar atau mahasiswa yang berada di Yogyakarta berasal dari berbagai daerah di Indonesia maupun luar Indonesia. Kedua yaitu kota budaya, Yogyakarta berkaitan erat dengan peninggalan-peninggalan budaya yang dilahirkan oleh kerajaan Mataram. Dimana

sebuah kerajaan yang dapat menciptakan sebuah kebudayaan yang sangat indah kemudian dijaga lestari hingga saat ini. Dengan adanya pusat budaya serta komunitas-komunitas menjadi salah satu faktor dimana kebudayaan tetaplah terjaga.

4.2. Diskripsi variabel penelitian

4.2.1 Penerimaan pajak kendaraan bermotor

Jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor wajib dibayarkan oleh pemilik objek kendaraan bermotor setiap periodeya. Ketentuan tersebut telah diatur dalam peraturan pemerintah nomor 91 tahun 2012 tentang jenis pajak daerah yang dipungut berdasarkan penetapan kepala daerah atau dibayar sendiri oleh wajib pajak. Obyek pajak kendaraan bermotor diperoleh dari pajak tahunan dari kepemilikan kendaraan bermotor. Jumlah pajak kendaraan bermotor ini selanjutnya dikelola oleh provinsi melalui Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Aset Daerah dan dibantu oleh Samsat yang telah terbagi tiap daerah kemudian diserahkan kepada pemerintah provinsi. Secara rinci jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta dapat dilihat pada tabel 4.1

Tabel 4.1

**Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor
di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta**

Tahun 2010-2015

(dalam rupiah)

2010	280.867.269.350	
2011	297.380.000.000	0,06
2012	366.932.000.000	0,23
2013	449.704.920.000	0,22
2014	499.549.555.000	0,11
2015	556.007.692.000	0,11
	Rata-rata	0,15

Sumber : diolah dari DPPKA DIY

Berdasarkan data mengenai jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor selama tahun 2010 hingga 2015 diperoleh selalu mengalami kenaikan. Jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor yang paling rendah terjadi pada tahun 2010 yaitu sebesar 280.867.269.350 sedangkan realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor tertinggi pada tahun 2015 yaitu sebesar 556.007.692.000.

4.2.2 Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Asli Daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang berasal dari kegiatan ekonomi daerah. Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan salah satu bentuk kemandirian suatu daerah. Citra keuangan pemerintah daerah akan tercermin dari besarnya PAD yang diperoleh, serta bagaimana alokasi keuangan pemerintah untuk mensejahterakan masyarakatnya. Selain itu, PAD diharapkan mampu memopang segala aktivitas ekonomi dan memperlancar pembangunan daerah. Jumlah Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Daerah Istimewa Yogyakarta diperoleh dari berbagai sumber penerimaan pajak dan retribusi daerah. Secara rinci jumlah realisasi PAD Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2010 sampai tahun 2015 dapat dilihat pada tabel 4.2

Tabel 4.2

Realisasi Pendapatan Asli Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Tahun 2010-2015

(dalam Rupiah)

2010	740.200.000.000	
2011	867.110.000.000	0,17
2012	1.004.060.000.000 0	0,15
2013	1.216.100.000.000 0	0,21
2014	1.464.600.000.000 0	0,2
2015	1.453.213.231.00 0	0,08
	Rata-rata	

Sumber : diolah dari DJPK, Kemenkeu RI

Berdasarkan data mengenai jumlah PAD Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2010 hingga 2015 diperoleh tren kenaikan. Jumlah pendapatan asli daerah yang terus meingkat ini diperkirakan dipengaruhi oleh jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor yang juga meningkat. Rata-rata peningkatan PAD Daerah Istimewa Yogyakarta selama tahun 2011 sampai dengan 2015 sebesar 0,16

4.2.3 Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk adalah banyaknya penduduk yang tinggal / menetap disuatu daerah atau wilayah tertentu yang diukur dalam satuan jiwa pertahun. Banyaknya jumlah penduduk disuatu daerah akan mempengaruhi keadaan perekonomian atau segala aktifitas ekonomi daerah tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung. Pada penelitian ini jumlah penduduk yang besar merupakan sasaran kepemilikan kendaraan bermotor yang potensial. Secara rinci

perkembangan dan pertumbuhan penduduk di Yogyakarta selama tahun 2010 hingga 2015 dapat dilihat pada tabel 4.3.

Tabel 4.3
Data Jumlah Penduduk Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
Tahun 2010-2015
(dalam jiwa)

2010	3.437.491	
2011	3.509.997	1,518
2012	3.552.462	1,209
2013	3.594.854	1,176
2014	3.637.116	1,175
2015	3.679.176	1,156
	Rata-rata	1,247

Sumber : diolah dari BPS

Berdasarkan data mengenai jumlah penduduk selama tahun 2010 sampai 2015 diperoleh ada kecenderungan kenaikan jumlah penduduk meski jumlah kenaikan semakin kecil. Kenaikan jumlah penduduk terbesar terjadi pada tahun 2011 yaitu sebesar 1,518%. Penurunan kenaikan jumlah penduduk ini diduga karna adanya sebagian penduduk yang bermigrasi yang pindah ke daerah lain.

4.2.4 Jumlah Kendaraan Bermotor

Jumlah kendaraan bermotor yaitu jumlah kepemilikan seseorang terhadap segala jenis kendaraan bermotor. Secara umum kendaraan bermotor setiap tahunnya mengalami peningkatan. Jumlah obyek kendaraan bermotor yang meningkat akan memungkinkan peningkatan penerimaan pajak kendaraan bermotor. Berdasarkan data mengenai jumlah kendaraan bermotor di Yogyakarta selama tahun 2010 hingga 2015 menunjukkan terjadinya peningkatan jumlah kendaraan bermotor secara kontinu, meski jumlah kendaraan bermotor terus mengalami peningkatan setiap tahunnya namun hal ini tidak didukung dengan

jumlah persentase perubahan jumlah kendaraan bermotor yang masih menunjukkan nilai naik.

Tabel 4.4
Data Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
Tahun 2010-2015
(dalam unit)

2010	1.488.033	
2011	1.618.457	8,76
2012	1.749.738	8,10
2013	1.908.058	9,04
2014	2.096.005	9,80
2015	2.196.620	4,80
	Rata-rata	8,76

Sumber : diolah dari Ditlantas Polda DIY

Dari penjelasan dan data yang telah disajikan, secara garis besar jumlah kendaraan bermotor memiliki peningkatan yang baik selama tahun 2010 sampai tahun 2015 dengan rata-rata 7,94

4.3 Analisis data

4.3.1 Kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor terhadap PAD

Pendapatan asli daerah umumnya diperoleh dari penerimaan pajak daerah dan retribusi daerah. Pajak daerah, sebagai salah satu komponen PAD, merupakan pajak yang dikenakan oleh pemerintah daerah kepada penduduk yang mendiami

wilayah yurisdiksinya tanpa langsung memperoleh kontraprestasi yang diberikan oleh pemerintah daerah yang memungut pajak daerah yang dibayarkannya. Kontribusi penerimaan pajak kendaraan bermotor merupakan sumber penerimaan yang berasal dari dana bagi hasil pajak dan bantuan keuangan dari provinsi. Kontribusi penerimaan pajak kendaraan bermotor dapat ditentukan dengan membagi besarnya realisasi penerimaan pajak kendaraan bermotor dengan penerimaan PAD.

Tabel 4.5
Kontribusi PKB terhadap PAD Provinsi
Daerah Istimewa Yogyakarta
(dalam rupiah)

2010	740.200.000.000	280.867.269.350	37,94%
2011	867.110.000.000	297.380.000.000	34,29%
2012	1.004.060.000.000	366.932.000.000	36,54%
2013	1.216.100.000.000	449.704.920.000	36,97%
2014	1.464.600.000.000	499.549.555.000	34,11%
2015	1.593.110.000.000	556.007.692.000	34,90%
		Rata-rata	35,79%

Sumber : diolah dari DPPKA DIY

Hasil perhitungan kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap PAD di Daerah Istimewa Yogyakarta menunjukkan bahwa rata-rata setiap tahunnya pajak kendaraan bermotor mampu menyumbang PAD Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sebesar 35,79%. Jumlah ini dirasa cukup besar karena jumlah ini akan terus meningkat seiring dengan potensi penerimaan pajak kendaraan bermotor yang juga terus ditingkatkan setiap tahunnya. Besarnya kontribusi pajak kendaraan bermotor sebagai salah satu komponen utama yang dirasa mampu diandalkan bagi sumber Anggaran Pemerintah Daerah untuk pelaksanaan pembangunan diberbagai bidang.

4.3.2 Perkembangan Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak kendaraan bermotor sebagai pajak yang mampu menjadi sumber anggaran bagi Pemerintah Daerah maka diharapkan selalu mengalami peningkatan sepanjang periode. Pendapatan pemerintah dari sektor pajak kendaraan bermotor ini dirasa akan sangat berguna bagi proses pembangunan daerahnya. Dari hasil penelitian didapat rata-rata perkembangan penerimaan pajak kendaraan bermotor seriap tahunnya sebesar 20,48%

Tabel 4.6
Perkembangan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor
di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
Tahun 2010-2015 (dalam rupiah)

2010	280.867.269.350	
2011	297.380.000.000	5,88%
2012	366.932.000.000	23,38%
2013	449.704.920.000	36,18%
2014	499.549.555.000	11,08%
2015	556.007.692.000	11,30%
	Rata-rata	17,56%

Sumber : diolah dari DPPAD DIY 2017

Berdasarkan data mengenai jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor selama tahun 2010 hingga tahun 2015 didapatkan hasil pajak kendaraan selalu mengalami kenaikan. Penerimaan oajak kendaraan bermotor yang paling rendah terjadi pada tahun 2010 yaitu sebesar 280.867.269.350 sedangkan penerimaan pajak paling besar terjadi pada tahun 2015 yaitu sebesar 556.007.692.000. Namun demikian tren presentase kenaikan tertinggi justru terjadi pada tahun 2013 yang mencapai 36,18%. Kondisi ini menggambarkan bahwa jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya mengalami peningkatan.

Pemerrintah daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta mendapatkan penerimaan pajak kendaraan bermotor yang terus meningkat setiap tahunnya, jumlah penerimaan pajak kendaraan bermotor ini diduga akan terus mengalami kenaikan setiap tahunnya. Meskipun demikian, peningkatan jumlah kendaraan bermotor menimbulkan dampak negatif antara lain yaitu potensi kerusakan infrastruktur jalan dan peluang terjadinya kecelakaan lalulintas sehingga pengelola pajak kendaraan bermotor juga harus dialokasikan untuk mengatasi masalah yang ditimbulkan dari meningkatnya jumlah kendaraan bermotor itu sendiri.

4.3.3 Analisis faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Pada analisis ini akan diperhitungkan apakah terdapat pengaruh yang signifikan (nyata) antara masing-masing variabel independen dengan variabel dependen pada taraf $\alpha = 5$ persen.

4.3.3.1 Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik

Ada beberapa asumsi-asumsi dari model regresi yang perlu dideteksi validitasnya. Asumsi dasar tersebut adalah sebagai berikut:

4.3.3.2 Deteksi Normalitas

Deteksi normalitas bertujuan untuk mendeteksi apakah dalam model regresi variabel dependen dan variabel independen keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Untuk mendeteksi normalitas data, penelitian ini menggunakan SPSS dengan alat uji Statistik Deskriptif. Apabila nilai sig. lebih

besar dari 0,05 maka data dikatakan bebas dari asumsi normalitas atau dapat dikatakan berdistribusi normal.

Tabel 4.7
Tabel Hasil Uji Normalitas
Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov(a)			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Unstandardized Residual	,157	6	,200	,927	6	,555

* This is a lower bound of the true significance.
a. Lilliefors Significance Correction

Nilai sig. pada tabel di atas menunjukkan angka 0.200 atau lebih besar dari pada α 0.05. Sehingga dapat dikatakan data berdistribusi normal.

4.3.3.2 Deteksi Multikolinieritas

Deteksi multikolinieritas bertujuan untuk mendeteksi apakah model regresi ditemukan korelasi antara variabel independen. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Jika variabel independen saling berkorelasi, maka variabel-variabel tidak ortogonal. Variabel ortogonal adalah variabel yang nilai korelasi antara semua nilai variabel-variabel independen sama dengan nol.

Untuk mendeteksi multikolinieritas data, penelitian ini menggunakan SPSS dengan alat uji Regresi berganda dengan melihat nilai *Collinierity Statistics*. Apabila nilai Tollerance lebih dari 0,05 dan VIF kurang dari 10 maka data dikatakan bebas dari asumsi multikolinieritas.

Tabel 4.8
Tabel Hasil Uji Multikolinieritas

Coefficients(a)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF	
1	(Constant)	-6839458,90384,338	9632614,41828,634		-,710	,529		
	JP	117262,208	323875,478	,091	,362	,741	,015	66,654
	JKB	376558,755	104216,917	,908	3,613	,036	,015	66,654

a Dependent Variable: PKB

Nilai VIF pada tabel di atas menunjukkan angka lebih besar dari pada 10 dan Toleransi > 0.1. Sehingga dapat dikatakan data mengalami masalah **multikolinieritas**. Berdasarkan hasil olah penelitian bahwa tidak ada regresi persial yang memiliki nilai R² yang lebih besar dari model regresi yang dimodelkan. Variabel independen jumlah penduduk tidak memiliki korelasi terhadap variabel independen lain yaitu jumlah kendaraan bermotor, nilai R² variabel jumlah penduduk adalah sebesar 66,654 dimana nilai ini lebih besar dari model regresi yang dimodelkan yaitu 10. Sehingga variabel jumlah kendaraan bermotor memiliki korelasi terhadap variabel independen lain yaitu jumlah penduduk. Dengan demikian pendeteksian tersebut menunjukkan bahwa model regresi terdapat masalah multikolinieritas.

4.3.3.3 Deteksi Autokorelasi

Deteksi auto korelasi bertujuan untuk mendeteksi apakah dalam suatu model regresi linear ada korelasi kesalahan penggunaan pada periode t dengan kesalahan pada t-1 (sebelumnya). Jika terjadi korelasi maka dinamakan ada

problem autokorelasi. Untuk mendeteksi ada/tidaknya autokorelasi dengan menggunakan uji Breusch-Godfrey Serial Corelation LM Test.

Untuk mendeteksi asumsi autokorelasi, penelitian ini menggunakan SPSS dengan alat uji Durbin-Watson. Apabila nilai du-hitung lebih besar dari du-tabel, serta 4-du-hitung lebih besar dari du-hitung maka data dikatakan bebas dari asumsi autokorelasi.

Tabel 4.9
Tabel Hasil Uji Autokorelasi
Model Summary(b)

Mode	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,999(a)	,997	,995	785246199 2,94747	2,691

a Predictors: (Constant), JKB, JP

b Dependent Variable: PKB

Rumus : $du < dw < 4-du$

: $1,400 < 2,691 > 1,309$

Untuk tabel Durbin-Watson pada tabel durbin tidak diketahui nilai d-u untuk penelitian ini dikarenakan terlalu sedikit variabel yang di teliti. Oleh karena itu, peneliti menggunakan alat uji lain selain Durbin-Watson yaitu menggunakan Run Test

Tabel Hasil Uji Autokorelasi
Runs Test

	Unstandardized Residual
Test Value(a)	583880504,79567
Cases < Test Value	3
Cases >= Test Value	3
Total Cases	6
Number of Runs	4
Z	,000
Asymp. Sig. (2-tailed)	1,000

a Median

Pada tabel Run test Nilai Asymp.Sig.(2-tailed) menunjukkan angka di atas α 0.05. Akan tetapi nilai tersebut menunjukkan angka 1. Dan nilai Z 0,0 artinya belum dapat disimpulkan.

4.3.3.4 Deteksi heteroskedastisitas

Deteksi heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Heteroskedastisitas akan memperlemah kemampuan prediksi suatu model regresi. Model regresi dikatakan baik, apabila tidak terjadi heteroskedastisitas (homoskedastisitas). Untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan Uji Glejser.

Untuk mendeteksi adanya asumsi heteroskedastisitas, penelitian ini menggunakan SPSS dengan alat uji Glejser. Apabila nilai sig. lebih besar dari 0,05 maka data dikatakan bebas dari asumsi heteroskedastisitas.

Tabel 4.10

**Tabel Hasil Uji Heteroskedastisitas
Coefficients(a)**

Model	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients	t	Sig.
-------	-----------------------------	---------------------------	---	------

		B	Std. Error	Beta	B	Std. Error
1	(Constant)	548332762478,965	214026534494,674		2,562	,083
	JP	-188004,057	71961,716	-4,975	-2,613	,080
	JKB	68338,189	23155,900	5,619	2,951	,060

a Dependent Variable: Abs_Res1

Nilai sig. pada tabel di atas menunjukkan angka lebih besar dari pada α 0.05. Sehingga dapat dikatakan data tersebut bebas dari Heteroskedastisitas.

4.3.4 Persamaan Regresi

4.3.4.1 Analisis Koefisien Determinasi (R^2)

Hasil analisis ketetapan model (*goodness of fit*) tercermin dari koefisien determinasi yaitu R square dan Adjusted R square Koefisien Determinasi (R^2), yaitu angka yang menunjukkan besarnya daya menerangkan dari variasi independen terhadap variabel dependen pada model tersebut.

Tabel 4.11

Tabel Hasil Uji Analisis Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary(b)

Mode	R	Adjusted	Std. Error	Durbin-
1	R Square	R Square	of the	Watson
			Estimate	
1	,999(a)	,997	785246199	2,691
			2,94747	

a Predictors: (Constant), JKB, JP

b Dependent Variable: PKB

Hasil perhitungannya menunjukkan nilai *adjusted R square* 0,997. Angka ini menunjukkan bahwa besarnya penerimaan pajak kendaraan bermotor dapat

dipengaruhi oleh jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor sebesar 99,7% dan 0,3 % dipengaruhi oleh faktor lain.

4.3.4.2 Uji F

Uji F untuk mengetahui tingkat signifikansi jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor secara bersama-sama terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Tabel 4.12
Tabel Hasil Uji F
ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6486833589954340 0000000,000	2	3243416794977174000 0000,000	526,006	,001(a)
	Residual	1849834780520538 00000,000	3	6166115935068460000 0,000		
	Total	6505331937759550 0000000,000	5			

a Predictors: (Constant), JKB, JP

b Dependent Variable: PKB

Nilai sig. pada tabel di atas menunjukkan angka 0.001(a) atau lebih kecil dari pada α 0.05 dan nilai F menunjukkan angka positif. Sehingga dapat dikatakan secara bersamaan JKB & JP berpengaruh positif signifikan terhadap PKB. Dari hasil perhitungan F-hitung (0,001) dengan signifikansi sebesar 0.001. Nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari $\alpha = 0,05\%$ dengan demikian maka dapat disimpulkan ada pengaruh yang positif signifikan dari jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

4.3.4.3 Uji t

Uji t digunakan untuk menguji signifikansi pengaruh jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor secara parsial terhadap penerimaan pajak kendaraan

bermotor. Pengujian hipotesis pengaruh jumlah penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.

Tabel 4.13
Tabel Hasil Uji t

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	V
1 (Constant)	- 6839458903 84,338	963261441 828,634		-,710	,529		
JP	117262,208	323875,47 8	,091	,362	,741	,015	66,
JKB	376558,755	104216,91 7	,908	3,613	,036	,015	66,

Coefficients(a)

a Dependent Variable: PKB

Dari hasil perhitungan diperoleh nilai t-hitung sebesar 0,362 dengan signifikansi sebesar 0,741 atau di atas 0,05. Dengan demikian maka dapat disimpulkan tidak ada pengaruh yang signifikan dari jumlah penduduk terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Kondisi tersebut tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Lintan Gupita Prasedyawati (2012) yang menyatakan bahwa variabel jumlah penduduk memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap penerimaan pajak reklame di kota Semarang.

Pengujian Hipotesis pengaruh Jumlah kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Dari hasil perhitungan diperoleh nilai t-hitung sebesar 3,613 dengan signifikansi sebesar 0,036 atau dibawah 0,05. Dengan demikian maka dapat disimpulkan ada pengaruh yang positif signifikan dari

jumlah kendaraan bermotor terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor pada tarif uji signifikan 0,05. Kondisi ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Faisal Syafruddin (2003) yaitu menyatakan bahwa jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta sangat berpengaruh terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor. Arah koefisien positif dari variabel jumlah kendaraan bermotor akan berpengaruh signifikan terhadap peningkatan pajak kendaraan bermotor.

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka hasil penelitian ini dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kontribusi pajak kendaraan bermotor terhadap penerimaan pendapatan asli daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dari hasil penelitian mencerminkan bahwa pajak kendaraan bermotor masih menjadi sumber utama pendapatan Daerah Istimewa Yogyakarta dibandingkan pendapatan daerah lainnya.
2. Dari hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa:
 - a. Variabel jumlah penduduk tidak berpengaruh terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor.
 - b. Variabel jumlah kendaraan bermotor menunjukkan hubungan yang positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor dan berpengaruh secara signifikan terhadap pajak kendaraan bermotor.
 - c. Deteksi secara keseluruhan (uji F) dan berdasarkan hasil pengujian dengan menggunakan metode regresi menunjukkan semua variabel independen yaitu jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor secara bersama-sama memiliki pengaruh yang positif terhadap penerimaan pajak kendaraan bermotor di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta selama tahun

2010-2015. sedangkan sisanya dijelaskan oleh faktor-faktor lain yang tidak tercakup dalam model.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini maka diajukan saran-saran bagi pemerintah maupun instansi-instansi terkait sebagai masukan terutama untuk menjaga tingginya penerimaan pajak kendaraan bermotor.

1. Memberikan kemudahan bagi wajib pajak kendaraan bermotor untuk dapat melakukan pembayaran pajak dalam rangka menunjang penerimaan pajak kendaraan bermotor mengingat pajak kendaraan bermotor sangat diandalkan dalam penunjang pembiayaan pembangunan daerah.
2. Memberlakukan aspek hukum perdata pada penunggak pajak. Hal ini dapat terkait dengan kesadaran wajib pajak.
3. Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta harus secara berkala dan lebih serius menata pemutakhiran data-data yang berkaitan dengan aspek administrasi, baik pada saat perencanaan, penentuan dan pelaksanaan pajak kendaraan bermotor. Salah satu yang cukup penting yang selama ini kurang berjalan baik adalah keterlibatan masyarakat wajib pajak dalam menentukan objek pajak.
4. Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta perlu melakukan trobosan-trobosan baru penggalian wajib pajak kendaraan bermotor baru guna meningkatkan penerimaan pajak.
5. Secara umum hasil penelitian yang telah diuraikan pada bab sebelumnya masih kurang sesuai dengan yang diharapkan, maka bagi

peneliti selanjutnya diharapkan untuk memperluas lagi variabel-variabel lain yang mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor dan melakukan olah data dengan metode yang lebih baik.

5.3 Keterbatasan Penelitian

Terdapat beberapa keterbatasan dalam penelitian ini, adapun keterbatasan dalam penelitian ini adalah:

1. Data yang disediakan terbatas yaitu hanya 6 tahun.
2. Indikator dalam penelitian ini masih sedikit untuk menjelaskan pengaruhnya terhadap pajak kendaraan bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta.
3. Masih terdapat masalah auto korelasi dan multikolinieritas pada penelitian ini, maka untuk penelitian selanjutnya dapat menambah data atau menggunakan alat analisis lain seperti AMOS atau PLS.

Daftar Pustaka

- Andriani, P.J.A.(2003). *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*. Jakarta: UI Press
- Arikunto, Suharsimi. (2002). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rhineka Cipta.
- Besmartive. (2011). “Pengelompokan Pajak” [http://catatansmaku.blogspot.com / 2011/08/pengelompokan-pajak.html](http://catatansmaku.blogspot.com/2011/08/pengelompokan-pajak.html), diakses 8 Agustus 2017
- Brotodiharjo, R. Santoso. (1993). *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*. Bandung: PT Eresco
- Damang.(2011).“Pendapatan Asli Daerah”. [http://www.negarahukum.com/hukum /pendapatan-asli-daerah.html](http://www.negarahukum.com/hukum/pendapatan-asli-daerah.html), diakses 11 Agustus 2017
- Davey, K.J. (1988). *Financing Regional Government (Kriteria Pajak Daerah)*. Jakarta: UI Press
- Devas, Nick. (1989). *Tolak Ukur Penilaian Suatu Pajak*. Jakarta: UI Pres
- Dewi.(2014).“Sejarah Pajak di indonesia” [ilmuakuntansipajak.wordpress.com / 2014/08/08/sejarah-pajak-di-indonesia/amp/](http://ilmuakuntansipajak.wordpress.com/2014/08/08/sejarah-pajak-di-indonesia/amp/) Diakses 09 Agustus 2017
- Ghozali, Imam. (2005). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS Edisi Revisi*. Semarang: Universitas Diponegoro
- Gujarati, Darmodar. (1995). *Ekonometrika Dasar*. Jakarta: erlangga.
- Islam, Dinnul.(2009). “Sumber-sumber Penerimaan Negara” <http://ebooekonomi.blogspot.com/2009/11/sumber-sumber-penerimaan-negara.html>, Diakses 8 Agustus 2017
- Katalog BPS:1102001.34. (2016). *Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Dalam Angka 2016*. Badan Pusat Statisttik.
- Kuncoro, Mudrajad. (2003). *Metode Riset Untuk Bisnis Dan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga
- Mangkoesebroto.(1998). *Ekonomi Publik*.Yogyakarta: BPFE
- Mardiasmo. (2003). *Perpajakan*. Yogyakarta: Andi Yogyakarta

Nazarudin, Basuki. (2015). *Analisis Statistik Dengan SPSS*. Yogyakarta: Danisa Media.

Nazir, Mohammad. (2009). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia

Soemitro, Rochmat. (1986). *Dasar-Dasar Hukum Pajak dan Pajak Pendapatan*. Bandung: PT. Rafika Asi tama

Sugianto. (2008). *Pajak Dan Retribusi Daerah (Pengelolaan Pemerintah Daerah Dalam Aspek Keuangan, Pajak, Dan Retribusi Daerah)*. Jakarta: PT Gramedia.

Sugiono. (2006). *Metodde Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & B*. Bandung:Alfabeta.

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat