

**ANALISIS PERUBAHAN TARIF PAJAK DAERAH BERDASARKAN  
UU NO.28 TAHUN 2009 TENTANG PAJAK DAERAH DAN RETRIBUSI DAERAH****(STUDI KASUS: PAJAK KENDARAAN BERMOTOR (PKB)  
DI PROVINSI DKI JAKARTA)****Mainita Hidayati**

Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI

mainita.h@gmail.com

**Abstrak.** Penelitian ini membahas tentang perubahan tarif pajak daerah berdasarkan UU No. 28 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Studi Kasus : Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Di Propinsi DKI Jakarta) dalam bahasannya juga menganalisis mengenai tarif progresif, *earmarking* dan potensi peningkatan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Hasil penelitian menyarankan bahwa penerapan tarif progresif harus disertai dengan perbaikan sistem administrasi melalui *Single Identity Number* (SIN) untuk mencapai hasil yang optimal, menaikkan tarif pajak parkir dan retribusi parkir, dan potensi peningkatan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dengan memungut Pajak Kendaraan Bermotor atas kendaraan pemerintah.

**Kata kunci:** Tarif Progresif, *earmarking*, *single identity number*.

**Abstract.** *The focus of this research is the change in the tariff of the regional tax was based on Regulation No. 28 about the Local Tax and the Local Fee (the Case Study: The Motor Vehicle Tax in Province Special Capital District Of Jakarta) in thesis also analysed about the progressive tariff, earmarking and the potential for the increase in acceptance of the Motor Vehicle Tax. This research was the qualitative research with the descriptive design. Results of the research suggested that the application of the progressive tariff must be accompanied with the improvement of the administration system went through Single Identity Number (SIN) to achieve optimal results, raised the tax tariff parked and the fee parked, and the potential for the increase in acceptance of the Motor Vehicle Tax by collecting the Motor Vehicle Tax on the government's vehicle..*

**Key words:** *Progressive tariff, earmarking, single identity number*

**PENDAHULUAN**

Otonomi Daerah telah memberikan keleluasaan Pemerintah Daerah untuk menjalankan Konstitusi sebagai ujung tombak pembangunan ekonomi daerah untuk kepentingan rakyat. Salah isu utama yang menjadi agenda reformasi adalah adanya perubahan sistem pemerintahan daerah dari sentralistik menuju ke desentralistik. Pemberian otonomi luas kepada daerah ditujukan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat.

Era otonomi daerah telah mengubah model pembangunan yang dulunya bersifat sentralistik (*top down*) menjadi desentralisasi/otonomi (*bottom up*). Peranan pemerintah pusat yang dulu dominan dan dirasakan kurang aspiratif, kini bergeser ke daerah, dengan harapan pembangunan daerah ke depan menjadi lebih aspiratif dan lebih bermakna bagi masyarakat. Tuntutan utama dari otonomi daerah adalah agar masing-masing pemerintah daerah mampu untuk mandiri di dalam membangun daerahnya. Membangun daerah pada hakikatnya adalah membangun ekonomi masyarakat daerah yang

salah satu indikatornya adalah peningkatan PAM (pendapatan asli masyarakat) daerah tersebut. Kemandirian suatu daerah sangat terkait dengan kemampuan daerah tersebut, dalam membiayai pembangunannya, yang ditunjukkan oleh besarnya kontribusi PAD (pendapatan asli daerah) terhadap APBD (anggaran pendapatan dan belanja daerah). Berikut ini adalah gambar dari uraian di atas:

Sejalan dengan pelaksanaan otonomi daerah dan desentralisasi fiskal, maka Pemerintah Daerah diberikan kewenangan untuk menggali potensi PAD berupa Pajak Daerah, Retribusi Daerah, hasil usaha BUMD dan pendapatan asli daerah lainnya.<sup>7</sup> Otonomi Daerah lebih dikonsentrasikan dilaksanakan di seluruh Daerah/ Kabupaten/ Kota. Hampir seluruh kewenangan pemerintah pusat diserahkan pada daerah. Hal ini menimbulkan peningkatan tanggungjawab penyelenggaraan pemerintah di tingkat daerah yang sangat besar dan merupakan salah satu kunci utama penentu keberhasilan Pemerintah Daerah dalam menjawab berbagai tantangan atas tanggungjawab yang diterimanya dan sekaligus sebagai respon pemerintah daerah terhadap desentralisasi fiskal yang merupakan bagian penting dalam implementasi otonomi daerah.

Dalam era otonomi daerah sekarang ini, daerah diberikan kewenangan yang lebih besar untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Tujuannya antara lain adalah untuk lebih mendekatkan pelayanan pemerintah kepada masyarakat, memudahkan masyarakat untuk memantau dan mengontrol penggunaan dana yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), selain itu juga untuk menciptakan persaingan yang sehat antar daerah dan mendorong timbulnya inovasi.

UU No.28 Tahun 2009 merupakan peraturan tentang pajak daerah dengan menambah jenis pajak daerah, juga dikembangkan dalam perluasan basis pajak, antara lain: kendaraan pemerintah termasuk dalam objek Pajak Kendaraan Bermotor dan

Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor; seluruh pelayanan persewaan di hotel menjadi objek Pajak Hotel; dan catering/jasa boga termasuk dalam objek Pajak Restoran. Pajak Hiburan yang tergolong mewah, tarif pajaknya dapat ditetapkan lebih tinggi, namun tidak lebih dari 75%. Tarif Pajak Parkir yang semula 20% dinaikkan menjadi 30% dan tarif Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan (sebelumnya Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C) dinaikkan menjadi 25% dari yang sebelumnya 20%. Kenaikan tarif pajak maksimum juga dilakukan terhadap beberapa jenis pajak propinsi, yaitu Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor yang sebelumnya masing-masing 5%, 10%, dan 5% diubah menjadi masing-masing 10%, 20% dan 10%.

Jika ditilik kembali, UU No.28 Tahun 2009 memang memberikan kewenangan yang besar kepada daerah untuk memungut sendiri pajaknya dengan penambahan beberapa jenis pajak daerah baru serta perluasan basis pajak daerah. Bila dilihat dari sisi otonomi fiskal peraturan ini sama sekali tidak mempunyai makna apabila tidak disertai dengan kewenangan dalam penetapan tarifnya. Daerah propinsi yang sebelumnya sama sekali tidak memiliki diskresi (keleluasaan) dalam penetapan tarif, dalam UU ini diberikan kewenangan untuk menetapkan tarif pajak daerah dengan batasan tarif minimum dan maksimum. UU PDRD ini secara substansi kelihatan ideal, terutama untuk mendorong peningkatan kapasitas fiskal daerah. Target jangka panjangnya daerah makin mengurangi ketergantungannya terhadap transfer dari pusat (seperti DAU).

Dalam penelitian ini peneliti lebih mengkhususkan pada Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di Propinsi DKI Jakarta sebagai topik utama. Hal itu dikarenakan PKB merupakan salah satu jenis pajak daerah di Propinsi DKI Jakarta yang memiliki penerimaan yang tergolong cukup signifikan dalam penerimaan pajak daerah diantara beberapa jenis pajak daerah lainnya yang

berlaku di Propinsi DKI Jakarta. Hal tersebut ditunjukkan dalam tabel berikut:

**Tabel 1**  
**Realisasi Penerimaan Pajak Daerah di Propinsi DKI Jakarta**  
**Tahun Anggaran 2007-2009 (dalam rupiah)**

Jenis Pajak	2007	%	2008	%	2009	%
<b>Pajak</b>	<b>2.368.877.005.505</b>	<b>33</b>	<b>2.618.745.860.159</b>	<b>30</b>	<b>2.763.780.878.554</b>	<b>32.31</b>
Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)	2.215.253.938.300	30.8	2.981.056.833.050	34	2.539.776.764.510	29.69
Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB)	601.594.384.410	8.4	767.232.997.858	8.77	671.464.087.091	7.85
Pajak Hotel	533.000.105.646	7.4	620.987.794.055	7.1	605.490.917.128	7.08
Pajak Restoran	484.646921.592	6.73	649.642.448.696	7.4	753.198.530.719	8.81
Pajak Hiburan	188.535.088.705	2.62	249.661.260.678	2.85	267.319.692.454	3.13
Pajak Reklame	257.775.199.148	3.6	306.953.676.694	3.5	274.909.287.168	3.21
Pajak Penerangan Jalan (PPJ)	346.826.639.475	4.82	382.878.504.153	4.38	412.485.256.537	4.82
Pajak Pemanfaatan Air Bawah Tanah (PPABT)	58.834.575.609	0.82	60.639.689.139	0.69	126.910.366.261	1.48
Pajak Parkir	98.849.343.562	1.34	113.516.327.851	1.3	138.789.997.148	1.62
Jumlah	7.202.527.438.121	100	8.751.315.392.333	100	8.554.125.777.570	<b>100</b>

Sumber: KPKD Propinsi DKI Jakarta (data diolah peneliti)

Dari tabel di atas tampak bahwa dalam 3 (tiga) tahun terakhir penerimaan PKB mengalami peningkatan. Akan tetapi, peningkatan penerimaan PKB tersebut tidak mengurangi masalah utama yang ada di DKI Jakarta yaitu masalah kemacetan dan sarana transportasi publik yang belum memadai. Semakin hari kemacetan yang terjadi semakin parah dikarenakan jumlah volume kendaraan di ibukota yang semakin meningkat, namun kapasitas jalan yang ada tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang ada.

Permasalahan kemacetan di Jakarta tidak terlepas dari akar permasalahan transportasi yaitu yang dikarenakan tidak

terkendalinya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Jakarta, serta buruknya pelayanan sistem angkutan umum yang ada saat ini. Rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dalam lima tahun terakhir mencapai 9,5% per tahun, sedangkan pertumbuhan panjang jalan hanya 0,1% per tahun. Ini berarti bahwa dalam beberapa tahun ke depan, jalan di Jakarta akan tidak mampu menampung luapan jumlah kendaraan yang terus tumbuh melebihi panjang jalan yang ada. Melihat kondisi ini, maka perlulah ada pembatasan jumlah kendaraan yang melalui jalan-jalan di Jakarta agar tidak melebihi kapasitas yang mampu ditampungnya.

Pemerintah DKI Jakarta mengatakan bahwa ada empat alternatif pilihan untuk penerapan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di DKI Jakarta. Alternatif tersebut antara lain adalah penerapan *3 in 1*, *Electronic Road Pricing* (ERP), penggunaan kendaraan pribadi dengan nomor ganjil atau genap, serta pembatasan usia kendaraan bermotor. Metode *3 in 1* saat ini sudah diimplementasikan di Jakarta, namun belum memberikan hasil yang signifikan dalam mengurangi kemacetan. Cara ini pun sudah mulai ditinggalkan oleh negara maju yang kemudian pindah ke metode ERP.

Dengan dasar itulah peneliti merasa perlu mengkaji lebih jauh mengenai pemungutan PKB di Propinsi DKI Jakarta. Mengingat, dalam UU PDRD yang baru disahkan diatur mengenai kewenangan daerah untuk menetapkan tarif progresif PKB tidak melebihi tarif maksimum yang ditetapkan oleh UU. Dengan adanya keleluasaan tersebut apakah masih dirasa perlu bagi pemerintah propinsi DKI Jakarta untuk menaikkan tarif progresif sebagai salah satu cara untuk menekan pertumbuhan volume kendaraan pribadi dan mengatasi kemacetan di DKI Jakarta. Lebih lanjut peneliti merasa perlu untuk mengetahui alternatif kebijakan pajak pada PKB yang sesuai untuk diterapkan di Propinsi DKI Jakarta. Dengan itu perlu dilakukan analisis perubahan tarif pajak daerah berdasarkan Undang-undang No.28 Tahun 2009 yang ada kaitannya dengan PKB di Propinsi DKI Jakarta dan menelaah lebih jauh hal-hal yang tercakup di dalam alternatif kebijakan tarif pajak PKB itu sendiri.

#### **Tujuan Penelitian :**

1. Mengetahui potensi PKB di Propinsi DKI Jakarta selain dari yang telah ditetapkan dalam UU No. 28 tahun 2009.
2. Mengetahui alternatif kebijakan pajak yang sebaiknya dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta perihal adanya keleluasaan daerah untuk menentukan tarif Pajak Kendaraan Bermotor sesuai dengan diberlakukannya UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

#### **TINJAUAN LITERATUR**

#### **Penelitian Terdahulu**

Dalam penelitian ini, peneliti melihat hasil penelitian terdahulu, mengenai Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), penelitian *pertama* yaitu penelitian berupa tesis yang dilakukan oleh Suropati Dosowarso Merdeka (Pascasarjana FISIP UI, 1997) dengan judul Analisis Pelaksanaan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Khususnya Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Secara Progresif (Studi Kasus di SAMSAT DKI Jakarta). Tesis ini menjelaskan mengenai pemerintah dalam hal ini Pemerintah Daerah Propinsi DKI Jakarta memberlakukan peraturan atau kebijakan perpajakan mengenai kepemilikan mobil pribadi lebih dari satu dengan dikenakan “tarif progresif PKB” dengan maksud selain untuk penerimaan juga mengurangi penggunaan mobil-mobil pribadi di jalan-jalan raya dan faktor keadilan. Sehingga dalam pelaksanaannya cukup lemah dan menjadi tidak efektif dan tidak efisien untuk dilaksanakan. Pada pembahasan diperoleh hasil analisis bahwa kebijaksanaan perpajakan tersebut tidak dapat dipertahankan lagi atau lebih baik dicabut sehingga untuk meningkatkan kinerja dari Samsat yang menangani PKB dan BBNKB (baik dilihat dari sisi potensi dan penerimaannya) perlu adanya kebijaksanaan perpajakan yang merupakan reformasi sehingga lebih jelas, adil, sederhana dan ekonomis. Dan hal itu telah dilakukan oleh pemerintah melalui UU No. 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dan PP No. 19 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah yang telah memperbarui kebijakan-kebijakan pajak tersebut.

Penelitian berikutnya adalah penelitian berupa tesis yang dilakukan oleh Faisal Syafrudin (Pascasarjana FISIP UI, 2003) dengan judul Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Propinsi DKI Jakarta. Tesis ini menjelaskan adanya beberapa faktor yang mempengaruhi elastisitas pajak antara lain pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi dan lain-lain. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar peranan jumlah kendaraan bermotor, pertumbuhan

penduduk dan pertumbuhan ekonomi akan mempengaruhi penerimaan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor, dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif terhadap data primer dan data sekunder. Berdasarkan hasil analisis penelitian tersebut dapat disimpulkan, pertama, 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 pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (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%. Dengan pertumbuhan ekonomi yang ada di DKI Jakarta akan diikuti pula dengan pertumbuhan sektor transportasi angkutan jalan raya sebesar Rp. 99.838. Oleh sebab itu, pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi akan mendorong pertumbuhan tingkat produktivitas penduduk yang potensial yang bekerja di DKI Jakarta yang berjumlah 1.792.149 jiwa tahun 2000 dan 2.711.287 jiwa tahun 2001 dari jumlah penduduk yang ada di DKI Jakarta. Jumlah penduduk potensial inilah yang dimungkinkan untuk dapat membeli kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2000 sebanyak 3.164.000 kendaraan bermotor menjadi 3.420.000 kendaraan bermotor pada tahun 2001, sehingga terjadi peningkatan jumlah kendaraan sebesar 256.000 kendaraan bermotor. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor ini secara langsung akan mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB di Propinsi DKI Jakarta.

### **Pajak**

Secara umum pajak diartikan iuran rakyat kepada negara berdasarkan undang-undang sehingga dapat dipaksakan dengan tidak mendapat balas jasa secara langsung. Pajak dipungut pemerintah berdasarkan norma-norma hukum guna pembiayaan umum pemerintah dalam rangka menjalankan fungsi pemerintahan. Menurut P. J. A. Adriani, pajak adalah iuran masyarakat kepada negara (yang dapat dipaksakan) yang terutang oleh yang wajib membayarnya menurut peraturan-

peraturan umum (undang-undang) dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung dapat ditunjuk dan yang gunanya adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran umum berhubung tugas negara untuk menyelenggarakan pemerintahan. (Soemitro, 2007).

Beberapa tokoh ilmuwan memiliki pandangan tersendiri mengenai definisi pajak. Menurut Rachmat Soemitro, dalam bukunya "Dasar-Dasar Hukum Pajak Dan Pajak Pendapatan" memberikan batasan pengertian atau definisi pajak sebagai berikut: "Pajak adalah iuran rakyat kepada negara berdasarkan Undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tidak mendapat jasa timbal (kontraprestasi), yang langsung digunakan untuk membayar pengeluaran umum".<sup>22</sup> Pendapat tersebut sesuai dengan Edwin Robert Anderson Seligmen, seorang ekonom, guru besar dan pendiri dan presiden pertama dari *American Economic Association*; yang dikutip oleh Safri Nurmantu dalam bukunya "Dasar-Dasar Perpajakan" memberikan definisi pajak adalah :

*"A tax is a compulsory contribution from the person to the government to defray the expenses incurred in the common interest of all without reference to special benefits conferred"*

#### Asas-asas Pemungutan Pajak dan Fungsi Pajak

Pemungutan pajak bagi rakyat dilandasi oleh asas-asas: (Brotodihardjo, 2006 : 37-43 ) asas yuridis, asas ekonomis, asas finansial. Dalam kaitannya dengan sistem ekonomi suatu Negara, ada beberapa prinsip pengenaan pajak yang baik menurut Adam Smith yang dikenal dengan nama "*Four Canon of Taxation*" atau "*The Four Maxims*" yaitu: *Equality*, *Certainty*, *Convenience*, dan *Economy*, masing masing dijelaskan sebagai berikut :

1. Prinsip Kesamaan/keadilan (*equality*)
2. Prinsip Kepastian (*Certainty*)
3. Prinsip Ekonomi (*economy*)

#### Fungsi Pajak

Menurut para ahli perpajakan , pajak memiliki dua fungsi utama yang saling melengkapi yaitu : (Mardiasmo, Edisi Revisi 2011 : 1 )

1. Fungsi Budgetair
2. Fungsi Regulerend
3. Fungsi regulierend

#### Prosedur Perpajakan

Prosedur perpajakan yang dimaksud adalah apakah pemungutan pajak akan memakai sistem *self assessment*, *official assessment*, atau *withholding*.<sup>31</sup> Pengertian *Self Assessment System* adalah suatu sistem perpajakan yang memberi kepercayaan kepada Wajib Pajak untuk memenuhi dan melaksanakan sendiri kewajiban dan hak perpajakannya. *Official Assessment System* adalah suatu sistem perpajakan dalam mana inisiatif untuk memenuhi kewajiban perpajakan berada pada pihak fiskus. *Withholding tax system* adalah suatu sistem perpajakan dimana pihak ketiga diberi kepercayaan (kewajiban), atau diberdayakan (*empowerment*) oleh undang-undang perpajakan untuk memotong pajak penghasilan sekian persen dari penghasilan yang dibayarkan kepada Wajib Pajak.

#### Perpajakan di Indonesia

Pemungutan pajak di Indonesia didasarkan pada kebijakan publik yang diatur dengan undang-undang. Dijelaskan bahwa dalam dimensi subyek, kebijakan publik adalah kebijakan dari pemerintah. Maka itu salah satu ciri kebijakan adalah “*what government do or not to do*”, kebijakan dari pemerintahlah yang dianggap kebijakan resmi dan dengan demikian mempunyai kewenangan yang dapat memaksa masyarakat untuk mematuhi.

Perpajakan di Indonesia didasarkan pada Undang-undang Dasar 1945 Pasal 23 ayat (2) yang menyatakan, “Segala pajak untuk keperluan Negara ditetapkan dengan undang-undang”. Dalam perkembangannya, undang-undang perpajakan di Indonesia telah beberapa kali mengalami perubahan. Awal dilakukannya reformasi perpajakan adalah pada tahun 1983 dengan ditetapkannya beberapa undang-undang perpajakan, di antaranya adalah sebagai berikut : ( Dawam, 2005 : 1 ).

Di dalam susunan pemerintahan Republik Indonesia, perpajakan dikelola oleh Departemen Keuangan Republik Indonesia yang operasionalnya dilakukan oleh direktorat Jenderal Pajak. Sedangkan jenis-jenis Pajak yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Pajak adalah sebagai berikut :

#### 1) Pajak Dalam Negeri

- a). Pajak Penghasilan Non Migas
- b) Pajak Penghasilan Migas ( Penulis Direktorat Jenderal Pajak)

#### **Pajak Daerah**

Ciri utama yang menunjukkan suatu daerah otonom mampu berotonomi yaitu terletak pada kemampuan keuangan daerah. Berkaitan hal tersebut, optimalisasi sumber-sumber PAD perlu dilakukan untuk meningkatkan kemampuan keuangan daerah. Untuk itu diperlukan intensifikasi dan ekstensifikasi subyek dan obyek pendapatan. Secara umum, upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah dalam rangka meningkatkan pendapatan daerah melalui optimalisasi intensifikasi pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah, antara lain dapat dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut:<sup>43</sup>

1. Memperluas basis penerimaan.
2. Memperkuat proses pemungutan
3. Meningkatkan pengawasan
4. Meningkatkan efisiensi administrasi dan menekan biaya pemungutan.
5. Meningkatkan kapasitas penerimaan melalui perencanaan yang lebih baik.

Sebagai suatu sistem perpajakan, pajak daerah juga memerlukan suatu patokan-patokan sehingga keberadaannya benar-benar memberikan manfaat bagi Pemerintah Daerah dan juga masyarakatnya. Devas menentukan tolak ukur untuk menilai pajak daerah adalah sebagai berikut: Hasil (*Yield*), Keadilan (*Equity*), Daya Guna Ekonomi (*Economic Efficiency*), Kemampuan Melaksanakan (*Ability to Implement*), serta Kecocokan sebagai Sumber Penerimaan Daerah (*Suitablility as a Local Revenue Source*).

Dalam pajak daerah dikenal istilah *Earmark Tax* yaitu Pajak yang dipungut untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran tertentu yang sudah spesifik.<sup>52</sup> Menurut Ismail, *Earmark* adalah Kontraprestasi yang sesuai peruntukannya dan ditentukan dalam UU mpun peraturan pelaksanaannya (perda), sehingga terdapat kepastian mengenai adanya kewajiban kontraprestasi berupa pelayanan dan besarnya persentase yang harus

dialokasikan pemda untuk pelayanan jenis pajak bersangkutan .

#### Tarif

Secara sederhana, tarif didefinisikan sebagai harga yang berarti sewa ataupun ongkos yang harus dikeluarkan.<sup>55</sup> Sedangkan dalam perdagangan, tarif berarti harga, biaya dan bea.<sup>56</sup> Dalam sistem perdagangan internasional, tarif sendiri adalah sejenis pajak yang dikenakan atas barang-barang yang diimpor serta merupakan kebijakan perdagangan yang paling tua dan secara tradisional telah digunakan sebagai sumber penerimaan pemerintah

Terutangnya suatu pajak sekurang-kurangnya harus memenuhi unsur-unsur rumus pajak, yakni adanya *tax base* atau dasar pengenaan pajak, *tax rate* atau tarif pajak dan adanya tax payer atau Wajib Pajak. Tarif pajak dikalikan dasar pengenaan pajak akan menghasilkan utang pajak atau *tax liability*, yang dapat juga disajikan dan persamaan Pajak = Tarif x Dasar Pengenaan Pajak ( $Tax = Rate \times Base$ )

Dalam berbagai literatur perpajakan dikenal lima macam tarif pajak yakni tarif tetap (*fixed rate*), tarif proporsional (*proportional rate*), tarif progresif (*progressive rate*), tarif regresif (*regressive rate*) dan tarif degresif (*degressive rate*).

#### Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

Cauley dalam literturnya menyebutkan bahwa beberapa pajak dapat dikenakan atas kendaraan bermotor. Jenis pajak itu terdiri dari *Motor Fuel Tax* (Pajak Minyak atas Kendaraan bermotor), *Motor Vehicle Licence Tax* (Pajak Lisensi atas Kendaraan Bermotor), *Licence Tax* (Pajak atas surat izin mengemudi), dan *Motor Vehicle Purchase Tax* (Pajak Pembelian atas Kendaraan Bermotor).

Dalam pemungutan PKB seperti yang diatur dalam UU dan peraturan lainnya yang mengatur tentang pemungutan PKB dinyatakan bahwa tarif PKB ditetapkan dalam bentuk tabel yaitu penetapan tarif PKB yang didasarkan pada faktor-faktor tertentu. Adapun faktor-faktor tersebut diantaranya seperti jenis kendaraan bermotor, fungsi kendaraan bermotor, isi silinder (kapasitas mesin), jarak daripada As rodo (*axles*), umur kendaraan (tahun pembuatan atau perakitan), nilai jual

kendaraan bermotor (nilai jual yang tercantum dalam tabel yaitu nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku). Untuk kendaraan umum, pajaknya lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi.

#### **Kebijakan**

Kebijakan publik sebagai suatu fenomena sosial yang tercipta dalam masyarakat menarik untuk dikaji secara akademis. Tokoh-tokoh ilmu sosial dari berbagai Negara mengemukakan definisi dari kebijakan publik tersebut. Berikut akan dijabarkan beberapa pendapat dari ahli-ahli ilmu sosial mengenai definisi kebijakan publik. Pengertian kebijakan menurut Laswell dan Kaplan adalah *suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai, dan praktek-praktek yang terarah*.<sup>71</sup> Di lain sisi, Eulau dan Prewitt mendefinisikan kebijakan *sebagai keputusan tetap yang*

Masalah publik, pada dasarnya, dapat diselesaikan melalui beberapa alternatif strategi. Tujuan kebijakan adalah menyelesaikan masalah publik, maka alternatif kebijakan yang dipilih adalah alternatif kebijakan yang dianggap paling baik dalam menyelesaikan masalah publik. Dalam kebijakan publik itu sendiri terdapat suatu siklus, yang sering disebut dengan *policy cycle* (siklus kebijakan), yang berkesinambungan antara tahap yang satu dengan tahap yang lainnya.

#### **METODE PENELITIAN**

##### **Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Cresswell dalam bukunya *Research Design: Quantitative and Qualitative Approach* memberikan gambaran mengenai penelitian kualitatif:

“ *The intent of qualitative research is to understand a particular social situation, event, role, group or interaction. It is largely an investigate process where the researcher gradually makes sense of a social phenomenon by contrasting, comparing, replicating, cataloguing and classifying the object of study.*”

“ a need exist to explore and describe the phenomen and to develop theory.”<sup>79</sup>

### Jenis Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian deskriptif, digunakan untuk memperinci informasi yang tersedia atas suatu permasalahan bila informasi belum cukup terperinci. Adapun berdasarkan tujuan penelitian kualitatif pada penelitian ini peneliti menitikberatkan pada identifikasi analisis pemungutan pajak kendaraan bermotor di Propinsi DKI Jakarta, yang digolongkan sebagai *case study*.<sup>88</sup> Penelitian dengan studi kasus, dimaksudkan bahwa di dalam penelitian, peneliti dapat menetapkan unit analisis yang menjadi fokus penelitiannya secara mendalam dengan membahas berbagai latar belakang persoalan yang menyelimutinya.

### Metode dan Strategi Penelitian

Berdasarkan teknik pengumpulan data yang bertujuan mencari informasi yang sesuai dengan permasalahan penelitian, penelitian ini digolongkan dalam penelitian lapangan. Untuk menjawab pertanyaan permasalahan peneliti melakukan sebagai berikut:

#### 1. Studi lapangan (*field research*)

Untuk mendapatkan data primer dan data sekunder maka penelitian dilakukan di lapangan (*field research*). Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan cara melakukan wawancara secara mendalam (*in depth interview*) untuk menggali informasi. Wawancara ini digunakan untuk mengetahui hal-hal dari responden secara lebih mendalam serta jumlah responden sedikit. *Interview* (wawancara) adalah suatu kegiatan komunikasi verbal dengan tujuan mendapatkan informasi, dengan menggunakan instrument pedoman wawancara. Di samping akan mendapatkan gambaran yang menyeluruh, juga akan mendapatkan informasi yang penting. Pertanyaan yang diberikan peneliti terhadap informan berupa pertanyaan terbuka (*open-ended questions*) dengan tujuan supaya peneliti dapat mengetahui jawaban dengan tepat dan jelas. Dengan

peneliti tidak membatasi pilihan jawaban informan,

#### 2. Studi Kepustakaan (*library research*)

Dalam studi kepustakaan, peneliti berusaha mempelajari dan menelaah berbagai literatur (buku-buku, jurnal, majalah, peraturan perundang-undangan, dan lain-lain) untuk menghimpun sebanyak mungkin ilmu dan pengetahuan, memperoleh gambaran yang lebih jelas serta komprehensif, terutama yang berhubungan dengan pokok permasalahan. Tujuan studi kepustakaan ini adalah untuk mengoptimalkan kerangka teori dalam menentukan arah dan tujuan penelitian serta konsep-konsep dan bahan-bahan teoritis lain yang sesuai konteks permasalahan penelitian.

### Nara Sumber/Informan

Nara sumber/Informan adalah seseorang yang diharapkan dapat memberi informasi dan data yang dicari oleh peneliti. Kriteria yang wajib dimiliki seorang informan adalah memiliki pengetahuan tentang masalah yang diteliti dan terlibat langsung dalam masalah tersebut. Adapun dalam Penelitian ini yang menjadi informan adalah pihak-pihak yang terlibat langsung dalam pemungutan PKB serta pihak yang terkait dalam pelaksanaan pemungutan PKB di Propinsi DKI Jakarta. Berikut ini adalah informan-informan yang terlibat dalam penelitian ini:

1. Lisbon Sirait, merupakan salah satu tim penyusun UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Peran informan tersebut dalam penelitian ini adalah sebagai sumber informasi dalam proses penyusunan UU No. 28 Tahun 2009 dan perubahan-perubahan yang ada dalam ketentuan UU yang baru berlaku.
2. Arief Soesilo, merupakan Kepala Seksi Peraturan dan Perundang-undangan di Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta. Peran informan tersebut adalah sebagai sumber informasi dalam kaitannya dengan proses penyusunan aturan hukum pelaksana mengenai pajak daerah khususnya PKB di Propinsi DKI Jakarta.
3. Soebagyo, merupakan Kepala Seksi Perencanaan Pengembangan Potensi Pajak



Daerah Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta.

Peran informan tersebut adalah sebagai sumber informasi dalam kaitannya dengan rencana dan langkah strategis mengenai pajak daerah khususnya PKB di Propinsi DKI Jakarta.

4. Ridho Komarudin, merupakan Ketua Komisi C DPRD Propinsi DKI Jakarta.

Peran informan tersebut adalah sebagai sumber informasi dalam kaitannya dengan kebijakan yang akan diputuskan atas usulan-usulan mengenai tarif pajak daerah yang disampaikan pihak eksekutif kepada legislatif.

#### **Site Penelitian**

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan analisis perubahan tarif pajak daerah berdasarkan undang-undang terhadap pendapatan asli daerah, dengan lokasi penelitian di:

1. Dinas Pendapatan Daerah DKI Jakarta yang beralamat di Jl. Abdul Muis No.66 Jakarta.
2. Kementerian Keuangan yang beralamat di Jl. Wahidin No. 1 Jakarta 10710.
3. Sekretariat Jenderal DPRD Propinsi DKI Jakarta yang beralamat di Jl. Kebon Sirih No.18 Jakarta Pusat.
4. Badan Penelitian Pengembangan Kementerian Perhubungan Jl. Medan merdeka timur no.5 Jakarta Pusat

Adapun wilayah Propinsi DKI Jakarta dipilih sebagai wilayah penelitian ini, karena peneliti menilai Jakarta memiliki karakteristik tertentu yang tidak dimiliki daerah lainnya yang diantaranya:

1. Jakarta adalah daerah propinsi yang memiliki ciri khas tersendiri, berbeda dengan daerah propinsi lainnya yang bersumber dari beban tugas, tanggung jawab dan tantangan yang lebih kompleks dan sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia, yang kedudukannya diatur tersendiri dengan undang-undang;
2. Di DKI Jakarta pemberian otonomi hanya pada lingkup propinsi saja agar dapat membina, menumbuhkembangkan Jakarta dalam satu kesatuan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian. Ini berarti bahwa propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta terbagi dalam wilayah

Kotamadya/Kabupaten yang bukan merupakan daerah otonomi.

3. Pemberian otonomi sebatas pada lingkup propinsi saja, maka DKI Jakarta hanya memiliki satu Kas Daerah yakni pada tingkatan propinsi saja.

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

##### **Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi DKI Jakarta**

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti dari berbagai penelitian terdahulu dan berbagai macam literatur yang ada, bahwa yang menjadi dasar hukum pungutan PKB mulanya adalah ordonansi PKB Tahun 1934. Berdasarkan UU No. 32 Tahun 1956 jo. Peraturan pemerintah No.3 tahun 1957 tentang penyerahan Pajak Negara kepada daerah, PKB diserahkan kepada daerah Tingkat I. Selanjutnya sehubungan dengan adanya perubahan sistem pemungutan yang untuk pertama kali juga merupakan integrasi antara pajak rumah tangga dasar III dan IV dengan pajak kendaraan bermotor di DKI Jakarta di atur dengan Peraturan Daerah no. 10 tahun 1967 Lembaran Daerah No.85 Tahun 1968 jo. Lembaran Daerah No.16 Tahun 1969 tentang setoran wajib pemeliharaan dan pembangunan prasarana daerah (SWP3D). Awalnya pemungutan PKB dinilai dengan nama SWP3D, selanjutnya dengan Kemendagri No.973/3578/PUOD Tahun 1987 penggabungan tersebut resmi menjadi ketentuan berlaku untuk seluruh Indonesia dengan nama Pajak Kendaraan Bermotor dan sistem pemungutannya melalui Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap (SAMSAT) yang berdasarkan Kepmendagri yang mulai berlaku di Indonesia pada tahun 1978.

Latar belakang pemungutan PKB bertolak dari pemikiran tentang usaha pemerintah untuk mempertinggi pendapatan daerah dari sumber yang ada, dilain pihak dihadapkan pada suatu kenyataan penerimaan daerah yang diperoleh dari PKB dan penerimaan dari pajak rumah tangga dasar III dan IV (mobil dan sepeda motor) sangat tidak seimbang bila dibandingkan dengan kebutuhan daerah untuk pemeliharaan dan pembangunan prasarana daerah, maka usaha peningkatan yang bersifat terus menerus perlu dilakukan.

Memperhatikan harga kendaraan bermotor pada tahun 1960 sampai dengan 1965 merupakan ukuran kemampuan standar masyarakat.<sup>103</sup> Namun dalam kenyataannya kemampuan tersebut bila dibandingkan dengan tarif yang berlaku pada saat itu seimbang. Untuk menyelaraskan kebutuhan daerah, misalnya dalam hal pemeliharaan dan pembangunan proyek-proyek prasarana daerah seperti jalan, jembatan, dan sebagainya, wajarlah apabila pajaknya disesuaikan dengan kemampuan para pemilik kendaraan bermotor.

Alasan lain yang mendorong digunakannya nama PKB dan bukan SWP3D (Setoran Wajib Pemeliharaan dan Pembangunan Prasarana daerah) adalah untuk menciptakan suatu sistem pungutan terpadu, menyederhanakan jenis pungutan dan mengurangi image negative masyarakat karena banyaknya jenis pajak yang harus dipikul. PKB tidak hanya bentuk nyata upaya penyederhanaan dalam jenis dan kemudahan pelayanan, tapi juga menerapkan prinsip subsidi silang dari masyarakat golongan ekonomi menengah keatas kepada yang masyarakat ekonomi lemah untuk penyelenggaraan pembangunan dan kemasyarakatan, akhirnya dapat diterima oleh semua pihak.

Objek PKB adalah pemilikan dan atau penguasaan Kendaraan bermotor, tidak termasuk kepemilikan dan atau Kendaraan bermotor alat-alat berat alat-alat besar yang tidak digunakan sebagai alat angkutan orang dan atau barang di jalan umum. Dasar pengenaan PKB dihitung sebagai perkalian dari 2 unsur pokok, yaitu NJKB (yang diperoleh dari nilai pasaran umum) dengan bobot yang mencerminkan secara relative kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan Kendaraan bermotor. Apabila harga pasaran umum tidak diketahui, maka NJKB ditentukan berdasarkan faktor-faktor: (1) isi silinder dan atau satuan daya, (2) penggunaan kendaraan, (3) jenis Kendaraan bermotor, (4) merk Kendaraan bermotor, (5) tahun pembuatan, (6) berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan dan (7) dokumen impor untuk jenis kendaraan tertentu.

Sedangkan untuk bobot Kendaraan bermotor dihitung berdasarkan faktor-faktor: (1) tekanan gandar, (2) jenis bahan bakar Kendaraan bermotor, dan (3) jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor. Bobot berdasarkan penggunaan untuk kendaraan umum ditetapkan lebih rendah dari kendaraan pribadi. Perhitungan dasar pengenaan PKB dinyatakan dalam suatu table yang ditetapkan oleh menteri dalam negeri dan ditinjau kembali setiap tahun. Tarif pajak kendaraan bermotor ditetapkan sebesar :

- a. 1,5% untuk kendaraan bermotor bukan umum;
- b. 1% untuk kendaraan bermotor umum;
- c. 0,5% untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

Besarnya pajak terhutang dihitung dengan cara mengalikan tarif dengan dasar pengenaan pajak. PKB yang terhutang dipungut diwilayah daerah tempat Kendaraan bermotor terdaftar menurut asas sumber. Dasar pengenaan pajak dimaksud dituangkan dalam bentuk tabel melalui Kepmendagri dengan pertimbangan Menteri Keuangan dan berlaku untuk seluruh Indonesia. PKB menganut sistem pemungutan "pengaitan pada pelayanan" perpanjangan STNK dikenal dengan SAMSAT.

Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 90 Tahun 2005 tentang petunjuk pelaksanaan pemungutan PKB prosedur penyelesaian PKB diawali dengan melakukan pendaftaran dan/atau pelaporan kendaraan bermotor dengan menggunakan Surat Pendaftaran Objek Pajak Daerah (SPOPD), Surat Pendaftaran dan Pendataan Kendaraan Bermotor (SPPKB) dan Surat Pendaftaran/Pelaporan dan Pendataan Kendaraan Bermotor Pengesahan (SPPKB Pengesahan). Pendaftaran dan/atau pelaporan terdiri dari pendaftaran baru kendaraan bermotor dari luar daerah dan ke luar daerah, serta pendaftaran ulang. Dalam melakukan pendaftaran dan/atau pelaporan harus diperhatikan apakah seluruh persyaratan sudah terpenuhi atau belum. Setiap pemilik Kendaraan bermotor yang melakukan perubahan fisik Kendaraan bermotor meliputi

perubahan bentuk, perubahan jenis, perubahan fungsi, perubahan mesin wajib mendaftarkan kepada Kepala Unit PKB dan BBNKB disertai syarat-syarat yang harus dilampirkan.

Besarnya PKB dihitung berdasarkan SPOPD atau SPPKB atau SPPKB Pengesahan dan dituangkan ke dalam Nota Penghitungan Pajak yang berfungsi sebagai surat setoran pajak daerah (SSPD), kemudian ditetapkan besarnya pajak terutang dengan surat ketetapan pajak daerah (SKPD). PKB wajib dilunasi sekaligus dimuka untuk masa 12 bulan, sebagai tanda pelunasan pemilik Kendaraan bermotor memperoleh SKPD. Prosedur penyelesaian PKB diawali dengan pengajuan permohonan yang dilengkapi dengan persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan ke loket-loket yang ada disamsat. Dari pengajuan tersebut petugas menetapkan pajak yang terutang. Besarnya jumlah pajak yang terutang diberitahukan melalui SSPD kemudian perhitungan pajak yang terutang benar maka pemilik kendaraan bermotor dapat segera melunasi pajak yang terutang, sebagai tanda pelunasan pemilik kendaraan bermotor mendapat SKPD.

Dasar hukum pemungutan PKB yang masih berlaku sampai saat ini di antaranya sebagai berikut:

1. Peraturan Daerah Nomor 4, Tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor
2. Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2002 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah
3. Intruksi Bersama Kapolri, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan Nomor INS/03/M/X/1999, Nomor 29 Tahun 1999, Nomor 6/IMK.014/1999 tentang Pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap dalam Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor serta Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas.
4. Peraturan Pemerintah No.65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah

Dalam hal kaitannya dengan tarif PKB, pada saat penelitian ini dilakukan belum ada ketentuan yang telah sah menetapkan berlakunya tarif progresif dalam pemungutan

PKB. Akan tetapi, masih berlaku ketentuan yang sebelumnya yaitu UU No.34 Tahun 2000 bahwa tidak ada ketentuan tarif progresif untuk kendaraan bermotor yang kedua, ketiga, keempat dan seterusnya. Tarif yang berlaku untuk kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya sama yaitu 1,5% untuk kendaraan bukan umum dan 1 % untuk kendaraan umum.

Dalam penyempurnaan UU No.34 Tahun 2000 melalui UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah diatur mengenai tarif progresif pada PKB untuk kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya berdasarkan pada nama pemilik dan alamat yang sama. Mengenai ketentuan besaran tarif progresif yang akan diterapkan, sampai saat penelitian ini dilakukan belum ada kepastian mengenai besaran tarif progresif yang akan berlaku di Provinsi DKI Jakarta. Besaran tarif progresif merupakan kewenangan pemerintah daerah masing-masing dengan batasan tidak melebihi tarif maksimal yang telah diatur dalam UU No.28 Tahun 2009.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Diskominfo DKI Jakarta per-18 Mei 2010 jumlah kendaraan yang telah terdaftar di Samsat sebanyak 5.698.856 unit. Jumlah tersebut merupakan jumlah keseluruhan dari jenis kendaraan yang ada di Provinsi DKI Jakarta. Dengan adanya peningkatan jumlah kendaraan, dipastikan jumlah penerimaan PKB meningkat dari tahun sebelumnya. Peningkatan jumlah kendaraan tentunya akan berpengaruh kepada tingkat kemacetan dan tingginya volume kendaraan di ruas-ruas jalan.

### **Analisis Potensi Pajak Daerah di Provinsi DKI Jakarta khususnya pada PKB.**

Salah satu bentuk dari otonomi daerah adalah daerah diberikan kewenangan untuk memungut pajak daerah dan retribusi daerah sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah (PAD). Pada tahun anggaran 2009, realisasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) melebihi perencanaan target yaitu 102,98%. Pada tahun tersebut, rencana target penerimaan adalah Rp. 2.687.000.000.000,- kemudian pada realisasi penerimaannya diperoleh 2.766.961.102.529,-. Atas realisasi penerimaan tersebut yang jumlahnya melebihi target yang dicapai, maka

terdapat selisih positif sebesar Rp. 79.961.102.529,-.

Ada 4 (empat) upaya yang dilakukan pihak dinas pelayanan pajak Provinsi DKI Jakarta dalam pencapaian target. *Pertama*, peningkatan pelayanan kepada wajib pajak melalui percepatan/ perluasan tempat pelayanan berupa; *drive thru* yang berlokasi di kantor samsat Jakarta selatan untuk kendaraan roda empat; *drive thru* yang berlokasi di kantor samsat Jakarta barat untuk kendaraan roda dua dan roda empat; 3 (tiga) gerai samsat berlokasi di mall PGC Jakarta timur, mall taman palem Jakarta barat dan mall artha gading Jakarta utara dan kendaraan samsat keliling sebanyak 5 (lima) kendaraan untuk 5 (lima) wilayah. Upaya yang kedua, melakukan pencairan tunggakan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) sebesar Rp. 30.268.400.951,- atau 88,99% dari total tunggakan Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 2008 dan Tahun 2009 sebesar Rp. 34.012.563.799,-. Kemudian upaya yang ketiga, percepatan pemberlakuan NJKB sesuai dengan Permendagri No.29 Tahun 2009 dan SK Gubernur No.166 Tahun 2009. Terakhir, upaya yang keempat adalah pengenaan pajak terhadap kendaraan-kendaraan lembaga internasional yang belum mendapat persetujuan menteri keuangan.<sup>104</sup>

Pada UU No.34 Tahun 2000 di dalamnya tidak diatur mengenai tarif progresif atas kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya. Akan tetapi, dengan tarif yang hanya 1,5 % mampu untuk memberikan kontribusi yang besar dalam pos penerimaan pajak daerah, khususnya Pajak Kendaraan Bermotor. Walaupun pada kenyataannya, tarif 1,5% itu hanya untuk kendaraan pertama. Seperti yang disampaikan ketua komisi C DPRD Provinsi DKI Jakarta dalam kutipan wawancara sebagai berikut:

*"..Nah klo tarif yang berlaku skrg kan 1,5% dan itu sudah angka yang cukup bagus lah. Untuk kendaraan pertama ya.."*

Tarif PKB yang diberlakukan di DKI Jakarta dinilai sudah cukup baik dari sisi penerimaan dan daya saing dengan daerah tetangga. Akan tetapi dari sisi regulernya, tarif PKB yang 1,5% tersebut belum mampu

secara optimal menunjukkan hasil dari fungsi regulernya. Khususnya di Provinsi DKI Jakarta, masalah kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan yang sangat penting, dikarenakan dengan kemacetan yang terjadi dapat menghambat kinerja bisnis industri dan jasa. Seperti yang diungkapkan Komarudin dalam kutipan hasil wawancara berikut :

*"Kalo pajak yang ditetapkan sekarang sebenarnya sudah cukup baik, kalo menurut saya. Daya saing dengan "tetangga" dengan sekitarnya cukup baik. Baik dengan bogor, tangerang, bekasi dan depok, itu cukup baik lah daya saing kita ya."*

Besarnya PKB yang dibayar oleh pemilik kendaraan bermotor merupakan hasil perkalian antara 2 (dua) unsur pokok yang digunakan sebagai dasar pengenaan PKB, yaitu nilai jual dan bobot. Berdasarkan hasil dilapangan, peneliti menilai bahwa PKB dapat dikategorikan sebagai jenis pajak yang dikenakan atas dasar penggunaan jalan (*road tax*), dampak polusi yang diakibatkan (*pollution tax*) dan pajak atas kekayaan yang dimiliki seseorang. *Pertama*, PKB sebagai jenis pajak atas dasar penggunaan jalan (*road tax*). *Kedua*, PKB sebagai jenis pajak atas dampak polusi yang diakibatkan (*pollution tax*). *Ketiga*, PKB sebagai jenis pajak yang dikenakan atas kekayaan yang dimiliki seseorang.

Berdasarkan penelitian lapangan yang dilakukan peneliti, diperoleh informasi bahwa kendaraan 'plat merah' yang ada di lingkungan pemerintahan Provinsi DKI Jakarta selama ini telah dipungut PKB sebesar 0,75%. Hal tersebut disampaikan oleh ketua komisi C DPRD Provinsi DKI Jakarta dalam wawancara yang dilakukan peneliti. Namun, ketua komisi C menilai, pemungutan PKB atas kendaraan 'plat merah' tidak memberi dampak penerimaan bagi APBD yang signifikan. Ketua Komisi C menilai bahwa dengan adanya pemungutan PKB atas kendaraan 'plat merah' di lingkungan pemerintah daerah sama saja dengan istilah "Jeruk Makan Jeruk". Berikut ini adalah kutipan wawancaranya:

*"Ga terlalu signifikan ya.. jumlah ga signifikan. Nah itu kan gini, namanya "jeruk makan jeruk". Kan yang bayar kita-kita juga."*

*Itu kan dari APBD intinya, terus masuk ke APBD lagi. Jadi sistemnya begitu, pertama jumlah ga signifikan..kedua, uang keluar masuknya disitu-situ aja. Kita keluarin..masuk lagi. Sementara uang yang kita keluarkan dari pungutan pajak kendaraan yang pribadi. Jadi sementara ga signifikan..jumlahnya juga ga banyak”*

Istilah tersebut muncul dikarenakan dana anggaran yang digunakan untuk pembayaran pungutan PKB atas kendaraan-kendaraan bermotor 'plat merah' yang ada di lingkungan pemerintah daerah Provinsi DKI Jakarta berasal dari dana APBD. Sedangkan penerimaan PKB yang berasal dari pungutan PKB atas kendaraan 'plat merah' masuk kembali ke pos pajak daerah sebagai PAD dan penerimaan dalam APBD. Oleh karena itu dikenal dengan istilah "Jeruk makan jeruk", karena perputaran dana yang digunakan untuk PKB keluar masuk di APBD. Dengan alasan itulah pemungutan PKB atas kendaraan 'plat merah' tidak memberikan dampak penerimaan yang signifikan bagi Provinsi DKI Jakarta.

Di sisi lain, peneliti menilai dengan UU No.28 Tahun 2009 ini dengan adanya perluasan objek PKB kepada pengenaan PKB kendaraan pemerintah pusat dan daerah atau kendaraan 'plat merah' dapat memberi kontribusi yang cukup dalam penerimaan PAD dari pos pajak daerah. Hal itu dikorelasikan dengan jumlah *earmarking* yang akan diberikan porsinya menjadi lebih besar karena penerimaan PKB yang meningkat. Untuk lebih memahami yang dijelaskan peneliti mencoba menyajikannya dalam contoh ilustrasi sebagai berikut:

Peneliti membuat perkiraan ilustrasi perhitungan potensi penerimaan PKB dari pemungutan atas kendaraan bermotor 'plat merah' yang ada di Provinsi DKI Jakarta. Dengan bobot untuk Sedan, sedan station, jeep, station wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor dan sejenisnya serta alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 1,00 dan Mobil barang/beban, sebesar 1,30.

Tabel 2  
Perkiraan Potensi Penerimaan PKB  
Jenis Kendaraan Plat Merah Dengan Bobot 1.00 di Provinsi DKI Jakarta

<b>NJKB RATA-RATA</b>	<b>Bobot</b>	<b>Tarif PKB</b>	<b>Jumlah Kendaraan (asumsi)</b>	<b>Total</b>
≤ Rp.50.000.000	1,00	0.5%	31.901	7.975.250.000
Rp.50.000.000 ≤ Rp.100.000.000	1,00	0.5%	4.367	2.183.500.000
Rp.100.000.000 ≤ Rp.200.000.000	1,00	0.5%	4.524	4.524.000.000
Rp. 200.000.000 ≤ Rp. 300.000.000	1,00	0.5%	4.524	6.786.000.000
Rp. 300.000.000 ≤ Rp. 400.000.000	1,00	0.5%	4.524	9.048.000.000
≥ Rp. 400.000.000	1,00	0.5%	4.524	9.048.000.000
<b>Total</b>			<b>54.364</b>	<b>39.564.750.000</b>

Sumber: Diskominfo Provinsi DKI Jakarta (Data diolah peneliti)

Berdasarkan pada tabel di atas maka potensi penerimaan PKB diperkirakan sekitar Rp. 39.564.750.000 dari jenis kendaraan plat merah dengan bobot 1.00. jumlah kendaraan sebagai unsur penghitungan total penerimaan PKB berdasarkan dari jumlah kendaraan bermotor 'plat merah' dengan bobot 1.00 di bagi banyaknya jenis kendaraan bermotor dengan bobot 1.00.

Berdasarkan perolehan data yang dilakukan oleh peneliti di Dinas Pelayanan Pajak, atas kebijakan penetapan tarif progresif pada PKB akan terkendala atau memiliki potensi masalah teknis yang akan menghambat peningkatan penerimaan berupa ; *pertama*, penolakan dari Lembaga Sosial, Lembaga Sosial Keagamaan, Pemadam Kebakaran, Pemerintah/TNI/Polri dan Pemerintah Daerah,

karena selama ini dikecualikan dari pengenaan PKB. *Kedua*, terjadinya pelarian objek pajak antar daerah sebagai akibat adanya kemungkinan perbedaan tarif antar daerah. *Ketiga*, penolakan masyarakat atas penerapan tarif progresif. *Keempat*, kesulitan penentuan kepemilikan kendaraan kedua dan seterusnya karena ada persyaratan atas nama dan/atau alamat yang sama dan *kelima* penolakan dari Badan Usaha yang memiliki lebih dari 1 (satu) kendaraan.

Adapun Langkah-langkah Peningkatan penerimaan yang dilakukan oleh Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan serta penambahan sumber informasi
2. Peningkatan kerjasama antara instansi terkait
3. Peningkatan pengawasan
4. Peningkatan pengendalian administrasi perpajakan
5. Peningkatan pelayanan dan meminimalkan beban kepada wajib pajak
6. Peningkatan sistem laporan yang mudah dan dapat ditindaklanjuti baik oleh Wajib Pajak maupun fiskus
7. Meningkatkan kepatuhan sukarela

Upaya-Upaya Peningkatan Penerimaan Pada PKB di Provinsi DKI Jakarta sangat erat kaitannya dengan penerimaan BBNKB yaitu dilakukan dengan beberapa cara. Pertama, realisasi penerimaan tahun sebelumnya berupa tunggakan-tunggakan PKB yang belum terbayarkan dan kedua, mengidentifikasi jumlah kendaraan bermotor yang belum mendaftarkan ulang. Akan tetapi dari kebijakan peraturan PKB sebelum disahkannya UU No.28 Tahun 2009 memiliki beberapa kekurangan yaitu tidak adanya ketentuan mengenai *earmarking* atas penerimaan PKB. Padahal dalam ketentuan peraturan yang mengatur tentang PKB secara tertulis telah jelas mengakomodir kepentingan-kepentingan yang berkaitan dengan sarana dan prasarana kendaraan bermotor. Namun, pada UU No.34 Tahun 2000 hal itu tidak diamanatkan, sehingga penerimaan PKB peruntukkan bukan

semata-mata untuk prasarana dan sarana kendaraan bermotor. Selain daripada itu, dengan adanya tarif progresif yang juga diamanatkan dalam UU No. 28 tahun 2009 diharapkan dapat mencapai sasarannya yaitu menciptakan sistem pemungutan pajak yang lebih adil secara vertikal maupun horizontal. Dengan penerapan tarif progresif, masyarakat kelas atas dapat memberikan kontribusinya lebih besar lagi dalam pos penerimaan PKB sebagai salah satu penerimaan PAD di Provinsi DKI Jakarta.

### **Analisis Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta untuk menentukan tarif Pajak Kendaraan Bermotor sesuai dengan UU Nomor 28 Tahun 2009**

Pada sub bab analisis ini, peneliti mencoba menyajikan beberapa alternatif kebijakan PKB di Provinsi DKI Jakarta yang saat ini kaitannya sangat erat dengan No.28 Tahun 2009. Peneliti merasa perlu untuk menggali lebih dalam mengenai kebijakan yang tepat atau menjadi pilihan dari pihak yang berwenang dalam hal pemungutan PKB di Provinsi DKI Jakarta untuk masa yang akan datang sesuai dengan diberlakukannya UU No.28 tahun 2009 sebagai penyempurnaan dari UU No.34 Tahun 2000. Hal itu dimaksudkan agar sasaran dari kebijakan yang ditetapkan tepat dan efektif.

Dalam UU No. 28 Tahun 2009, diamanatkan bahwa dalam hal pemungutan PKB yang diantaranya, pertama, diwajibkan untuk mengalokasikan minimal 10% dari total penerimaan PKB sebagai *earmarking* dan yang kedua, penerapan tarif progresif untuk kendaraan kedua dan seterusnya. Kaitannya dengan pengenaan tarif, dalam UU No.28 Tahun 2009 juga mengatur ketentuan akan dikenakan PKB kendaraan plat merah yang mana dalam UU No.34 Tahun 2000 tidak mengatur hal tersebut.

Didasarkan atas penjelasan tersebut diatas, peneliti membagi bentuk alternatif dari beberapa poin penting yang antara lain adalah sebagai berikut:

1. Tarif PKB dan *Earmarking*

2. Upaya mengatasi permasalahan transportasi dan lalu lintas di Provinsi DKI Jakarta

Atas poin-poin tersebut dimaksudkan dapat menciptakan suatu alternatif kebijakan pajak yang dapat meningkatkan penerimaan PAD sekaligus tepat sasaran yaitu mengatasi permasalahan transportasi dan lalu lintas di Provinsi DKI Jakarta.

### **Tarif PKB dan *Earmarking***

Sesuai dengan yang diamanatkan dalam UU No.28 Tahun 2009, bahwa dalam pemungutan PKB diterapkan tarif pajak progresif untuk kendaraan yang kedua, ketiga dan seterusnya atas kepemilikan kendaraan bermotor. Berkaitan dengan tarif PKB, sebelum peneliti membahas tarif progresif. Peneliti membahas terlebih dahulu mengenai tarif PKB yang sebelumnya diatur dalam UU No.34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dan aturan pelaksanaannya pada PP No.65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah. Berdasarkan pada dua ketentuan tersebut, PKB dipungut dengan tarif sebagai berikut:

- a. 1,5% (satu koma lima persen) untuk kendaraan bermotor bukan umum;
- b. 1% (satu persen) untuk kendaraan bermotor umum;
- c. 0,5% (nol koma lima persen) untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

Berdasarkan dengan adanya perbedaan tarif tersebut, peneliti dalam hal ini lebih memfokuskan pada kendaraan bermotor bukan umum dan untuk kendaraan bermotor umum. Mengingat masalah utama kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta adalah pertumbuhan kendaraan bermotor bukan untuk umum yang sangat tinggi dan tidak memadainya kendaraan bermotor umum. Dalam proses penelitian yang dilakukan oleh peneliti, peneliti melakukan pengamatan langsung dan melakukan wawancara mendalam dengan nara sumber yang sesuai dengan pedoman wawancara. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari beberapa narasumber bahwa kebijakan tarif PKB yang sebelumnya memang sudah cukup memadai dari sisi penerimaan. Akan tetapi, ternyata tarif 1,5% tadi tidak lagi menjadi efektif untuk

kendaraan kedua, ketiga dan seterusnya. Dengan pertumbuhan kendaraan bermotor yang semakin tinggi tiap tahunnya, dapat dinilai bahwa masyarakat khususnya pengguna kendaraan pribadi makin terdorong untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum. Tarif 1,5% untuk kendaraan kedua, ketiga dan seterusnya tidak lagi mampu menekan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, sehingga yang timbul adalah masalah kemacetan lalu lintas yang semakin parah. Seperti yang diungkapkan nara sumber berikut ini:

*“Nah yang berlaku sekarang itu kan dari dulu 1,5%, sehingga itu bisa dikatakannya..sudah efektif untuk seluruh kendaraan kan? Baik yang dibeli kesatu, kedua, ketiga dst. Nah permasalahannya timbul adalah dampak dari tarif yang lama terjadi pertumbuhan kendaraan semakin tinggi, kan gitu kan sehingga terjadi kemacetan lalu lintas”.*108

Dari kutipan wawancara tersebut tampak bahwa tarif 1,5% sudah cukup efektif, akan tetapi dikarenakan tidak ada perbedaan tarif PKB untuk kendaraan kedua, ketiga dan seterusnya maka mendorong penggunaan kendaraan bukan umum semakin tinggi. Peneliti menilai bagi pemilik kendaraan yang memiliki kendaraan lebih dari satu atas nama kepemilikan yang sama merasakan bahwa tarif 1,5% bukan lagi hal yang signifikan. Hal itu pun terjadi pada kendaraan bermotor untuk umum yang hanya dikenakan tarif 1%. Akan tetapi, dengan tarif yang 1,5% dan 1% hanya mampu untuk meningkatkan pendapatan disisi penerimaan tanpa dapat mengatasi permasalahan transportasi dan kemacetan lalu lintas di Provinsi DKI Jakarta.

Dengan tarif 1,5% yang dianggap sudah efektif oleh narasumber, ternyata belum dapat mengurangi tunggakan PKB yang tiap tahunnya terjadi. Hal tersebut dikarenakan kurang tegasnya Law Enforcement dalam PKB. Kurangnya koordinasi antar instansi terkait pun dapat dijadikan salah satu penyebabnya, sehingga banyak kendaraan bermotor yang tidak terdaftar di Dinas Pelayanan Pajak dan secara tidak langsung terhindar dari kewajibannya untuk membayar PKB.

Besarnya jumlah PKB yang dibayarkan pemilik kendaraan adalah merupakan hasil perkalian 2 (dua) unsur pokok.

Hasil wawancara dengan Arief Susilo SH (Ka.Sie Peraturan dan Perundang-undangan Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta Jl. Abdul Muis No.66 Jakarta Pusat Pada tanggal 19 Mei 2010 Pukul 14.00 WIB pengenaan PKB yaitu Nilai Jual dan Bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Adapun untuk Nilai Jual Kendaraan Bermotor diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor. Namun apabila harga pasaran umum tidak diketahui, maka dapat ditentukan berdasarkan faktor-faktor yang antara lain adalah isi silinder dan/atau satuan daya, penggunaan kendaraan bermotor, jenis kendaraan bermotor, merek kendaraan bermotor, tahun pembuatan kendaraan bermotor, berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan serta dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu.

Dengan diaturnya dalam UU Pajak daerah dan retribusi daerah mengenai Pajak Kendaraan bermotor, tentunya memiliki fungsi budgeter dan fungsi reguleren. Adapun fungsi budgeter dari Pajak Kendaraan Bermotor adalah sebagai salah satu sumber penerimaan bagi daerah dalam hal peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Fungsi reguleren yang ada pada Pajak Kendaraan Bermotor adalah mengatur pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dan mengendalikan pertumbuhan kendaraan bermotor yang tiap tahunnya terus bertambah.

Dengan disahkannya UU No.28 Tahun 2009, adanya penerapan tarif progresif pada Pajak Kendaraan Bermotor. Dari sisi budgeter, hal itu dimaksudkan untuk meningkatkan penerimaan daerah khususnya dari pos pajak daerah. Di sisi lain yaitu reguleren, dengan penerapan tarif progresif dimaksudkan untuk menekan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang telah mengakibatkan semakin banyaknya permasalahan lalulintas di kota-

kota besar, salah satunya Provinsi DKI Jakarta. Atas fungsi reguleren tersebut, hal senada juga dikemukakan oleh salah satu anggota tim penyusun UU No.28 Tahun 2009, sebagai berikut: *“sasarannya kan memang mau mengurangi. Jadi, makanya progresif disini tidak mau menerapkan dari sisi kekayaan, bukan dari sisi pendapatan. Tapi dalam rangka mengurangi kepemilikan kendaraan bermotor. Itu makanya, berdasarkan kepemilikan dan alamat.”*<sup>109</sup>

Dalam hal penetapan besaran angka tarif progresif tidak ditentukan oleh pemerintah pusat, melainkan oleh pemerintah daerah dengan tidak melebihi batas tarif maksimum yang telah ditentukan oleh UU. Pemda DKI Jakarta segera menerapkan pajak progresif bagi kendaraan bermotor. Namun, pemda menunggu keputusan Menteri Dalam Negeri sebagai penjabaran aturan yang baru saja ditetapkan DPR RI. Saat ini, pemda belum bisa menerapkan kebijakan tersebut. Sebab, antar pemerintah Provinsi belum ada kesepakatan persentase yang ada diberlakukan pada penerapan pajak progresif. Penyamaan persentase ini sangat penting. Sebab, jika tidak ada kesamaan persentase, maka sangat dimungkinkan banyak warga Jakarta yang mendaftarkan kepemilikan kendaraan kedua, ketiga, dan seterusnya di Provinsi lain yang pajak progresifnya lebih kecil dari DKI Jakarta. Dan ini akan merugikan pemda.

Pajak progresif merupakan aturan yang menetapkan pemilik kendaraan harus membayar lebih jika ingin membeli kendaraan kedua, ketiga, dan seterusnya. Aturan ini diberlakukan sejak DPR RI menyetujui Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) progresif pada awal Agustus 2009 lalu. Hanya saja, penentuan besaran kedua pajak tersebut sepenuhnya ditetapkan pemerintah Provinsi setempat. Dengan nama dan alamat menjadi dasar perhitungan Pajak Kendaraan Bermotor Progresif yang ditetapkan 1 hingga 10 persen dari harga belinya. Dengan demikian, masyarakat tidak perlu khawatir pada tingginya beban pajak karena pungutan ini tidak ditetapkan berdasarkan keluarga, seperti kutipan berikut ini”Basisnya nama dan alamat yang sama. Sebagai contoh, kendaraan milik



anak yang masih tinggal di rumah orangtuanya tidak dihitung sebagai kendaraan kedua meskipun alamatnya sama sebab namanya berbeda,”<sup>110</sup>

Dari pernyataan tersebut diatas menunjukkan adanya celah (*loopholes*) untuk menghindari dikenakan tarif progresif atas kendaraan kedua, ketiga dan seterusnya. Pihak pemilik kendaraan bermotor akan berupaya semaksimal mungkin agar dapat membayar PKB seminimum mungkin tanpa melanggar ketentuan yang berlaku. Adapun cara yang akan ditempuh sekaligus sebagai celah yaitu dengan mengatasnamakan kepemilikan yang berbeda pada kendaraan kedua, ketiga dan seterusnya walaupun yang dalam alamat yang sama. Celah tersebut dapat terjadi dikarenakan UU kurang tegas mengatur mengenai ketentuan tarif progresif ini.

Adanya kewenangan daerah dalam menentukan besaran tarif progresif, tentunya ada peluang bagi daerah lain untuk menentukan besaran tarifnya sendiri dan boleh jadi nantinya tiap daerah akan memiliki perbedaan tarif progresif. Apabila terjadi perbedaan tarif progresif antar daerah, khususnya dengan daerah tetangga maka akan memungkinkan terjadinya perang tarif atau larinya sumber penerimaan kepada daerah yang memiliki tarif progresif lebih rendah. Seperti yang dinyatakan Gubernur DKI Jakarta dalam wawancara sebagai berikut :

*“Kalau PKB progresif hanya diberlakukan di Jakarta, saya kira tidak akan efektif. Sebab, setiap kendaraan bermotor, khususnya mobil bisa didaftarkan di Bekasi, Tangerang, atau daerah lain yang tidak memiliki PKB progresif atau yang persentase pajaknya lebih kecil dari Jakarta,”<sup>111</sup>*

Kaitannya dengan tarif progresif yang akan diterapkan di Provinsi DKI Jakarta, peneliti memperoleh informasi dari informan berupa usulan besaran angka tarif progresif yang akan diterapkan di Provinsi DKI Jakarta. Berikut ini kutipan wawancara informan yang menyatakan mengenai besaran tarif yang diusulkan kepada DPRD Provinsi DKI Jakarta, “ tarif progresif, konsep kita untuk kendaraan pertama 1,5% tetap ya..untuk kendaraan kedua 2%, untuk kendaraan ketiga 4%, untuk kendaraan keempat dst 5%.. nah untuk itung-itungan kenaikan sampai sebesar itu, ya..nanti

*ada penilaian sendiri, secara teori udah jelas itu. Nah jadi 1,5%, 2%, 4%, 5% itu untuk kendaraan pribadi. Untuk umum, 1,5%, 2%, 2,5% Cuma 3 tarif untuk seterusnya.”<sup>112</sup>*

Mengacu pada hasil wawancara tersebut, bahwa dalam penentuan besaran tarif progresif yang diusulkan oleh pihak dinas pelayanan pajak untuk disampaikan kepada DPRD Provinsi DKI Jakarta sudah melalui dengar pendapat dan rapat diskusi yang sebelumnya sudah dilaksanakan beberapa kali oleh pihak dinas pelayanan pajak dengan pihak-pihak yang berkaitan didalamnya. Adapun pihak-pihak yang berkaitan yang dimaksud adalah asosiasi-asosiasi, produsen kendaraan bermotor, Gaikindo, ATPM-ATPM, BPKD, Bapeda dan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Dari hasil dengar pendapat dan rapat-rapat diskusi tersebut diperoleh besaran angka tarif progresif tersebut. Hal ini dimaksudkan untuk meminimalisir kemungkinan terjadinya penolakan dari pihak produsen kendaraan bermotor, asosiasi-asosiasi dan lainnya mengenai tarif progresif tadi.

Ada insentif yang diberikan dalam pemungutan PKB yaitu untuk kendaraan umum atau kendaraan badan tidak dipungut tarif progresif. Hal itu dimaksudkan karena kendaraan umum merupakan pelayanan publik yang tentunya harus dapat terjangkau oleh masyarakat lapisan bawah sekalipun. Disisi lain, maksud pemberian insentif kepada kendaraan badan yaitu kendaraan yang digunakan badan-badan atau lembaga sosial yang melakukan kegiatan kemasyarakatan. Tentunya hal tersebut tidak dapat dipungut pajak terlalu tinggi karena akan berdampak pada pelayanan yang akan diberikan kepada masyarakat. Peneliti memperoleh informasi berupa insentif tersebut dari ketua Komisi C DPRD Provinsi DKI Jakarta dalam wawancara. Berikut ini hasil kutipan wawancaranya :

*“Kendaraan umum tidak dikenakan progresif atau kendaraan badan tidak dikenakan progresif. Ada badan sosial, kayak badan-badan yg lain..gitu kan, karena dia juga membantu sosial kemasyarakatan dan industri.”*

Atas dasar itulah perlu adanya pertimbangan yang lebih matang dalam

penetapan besaran tarif progresif yang sesuai untuk Provinsi DKI Jakarta. Setiap kebijakan yang ditetapkan pastinya akan member dampak terhadap lingkungan yang terkait didalamnya. Seperti yang disampaikan oleh informan berikut ini :

*“Apabila tarif pajak kendaraan bermotor dinaikkan, berapa besar tingkat penjualan yang akan turun. Itu akan menyebabkan gelombang pemutusan kerja dalam jumlah besar. Pemerintah harus menghitung itu. Jangan sampai ada satu kebijakan yang mengorbankan suatu industri, biayanya terlalu mahal”.*

Hal yang mendukung pernyataan informan tersebut diatas lebih lengkap disampaikan oleh informan berikut mengenai esensi dari perlu tidaknya tarif progresif diterapkan. Berikut ini hasil kutipan wawancaranya :

*“Sekarang itu untuk mengatur jumlah kendaraan ya..dan itu memang pajak mobil untuk kedua, ketiganya harus tinggi. Kalo nggak orang sembarangan beli-urus sampai dengan pajaknya..karena tarifnya murah.nanti kan berdampak pada lingkungan, pertama , gas buang emisi yang semakin banyak. Kedua pada faktor kerusakan jalan, karena beban kendaraan semakin bertambah, ketiga faktor kemacetan. Jadi kita harus atur kemacetan. Ya..keempat adalah industri, industri outomotif juga harus dihitung, jadi tidak boleh terlalu tinggi dan juga tidak boleh terlalu rendah.kalo pajak kita tinggi, pasti otomotif akan turun industri itu untuk mengambil tenaga kerja, ekspor impor dan segala macem lah sangat banyak kebutuhan. Multifier effectnya banyak.115*

Untuk menetapkan tarif yang tepat tidaklah mudah, diperlukan pertimbangan dan perhitungan-perhitungan yang matang agar tercapai sasaran yang menjadi tujuan dari penetapan tarif tersebut. Di Provinsi DKI Jakarta, yang berwenang untuk melaksanakan pemungutan pajak daerah adalah dinas pelayanan pajak termasuk pemungutan PKB yang mekanismenya dilaksanakan bersama Polisi atau dikenal dengan samsat.

Sebenarnya yang menjadi poin penting dalam penerapan tarif progresif pada PKB

berkaitan pada 3 (tiga) alasan, yaitu *pertama*, karena sifat permintaannya yang *inelastic*, artinya permintaan barang itu relatif tidak terpengaruh perubahan harga baik karena dikenakan tambahan tarif pajak, struktur pasarnya yang cenderung bersifat monopoli (*monopolistic competition*), atau karena sifat *luxury* barang itu. *Kedua*, penerapan rasa keadilan pada sistem perpajakan (*fairness of taxation system*). Mereka yang memiliki kendaraan lebih dari satu umumnya dapat dikategorikan sebagai kelompok masyarakat yang telah memiliki penghasilan lebih dari cukup. Mereka yang berpenghasilan tinggi selayaknya dipungut pajak lebih besar agar negara memiliki kemampuan lebih tinggi menyediakan fasilitas umum bagi rakyatnya. Dalam UU Pajak Penghasilan(PPh) pola ini sesungguhnya telah digunakan yakni makin tinggi pendapatan seseorang makin tinggi tarif PPh yang dikenakan. *Ketiga*, membuka ruang kompetisi antardaerah. Daerah dimungkinkan melakukan diskresi tarif pajak sesuai kebutuhan provinsinya masing-masing.116

Dengan sistem administrasi yang baik, tentunya akan lebih mengefektifkan pungutan pajak yang sudah berjalan saat ini. Sistem administrasi yang buruk saat ini tercermin dari banyaknya dikalangan masyarakat yang memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP) lebih dari satu domisili. Dengan memiliki KTP lebih dari satu yang dimiliki seseorang tentunya dapat menghindari pengenaan tarif progresif atas kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya yang dimiliki atas pemilik yang sama. Atas dasar itulah perlu kiranya diterapkan *Single Identity Number (SIN)*. Dengan SIN dapat meminimalisir kemungkinan terjadi kepemilikan Kartu identitas lbih dari satu dan dapat menjangir seluruh aspek yang ada dimasyarakat.

Di Provinsi DKI Jakarta penerapan SIN sangat dibutuhkan untuk mendukung aspek perpajakan khususnya saat ini dalam rangka mendukung penerapan tarif progresif di Provinsi DKI Jakarta. Seperti yang disampaikan oleh informan berikut ini :

*“pajak PKB itu ditentukan dengan HPU (Harga Pasaran Umum), kemudian tabel tarif yang digunakan kementerian dalam negeri*

untuk rekomendasi menteri keuangan ada 60 tabel..sangat banyak. Kemudian jenis kendaraan, bisa sedan, bisa jeep, bisa SUV kemudian bisa kendaraan berat dan ringan,segala macam. Jadi ada tabelnya..nah trus kita hitung, angka berapakah yang paling pantas untuk kendaraan kedua, untuk sementara 1,75%. Karena klo begitu, sistem kita belum sistem single. Mmm...number identity, belum. Jadi progresif untuk sementara kita tidak terlalu berharap banyak. Karena kita kalo single number, jadi kalo udah satu data enak.tapi kan tidak..makanya angkanya yang pertama itu tetap 1,5% dulu.119

Dari kutipan wawancara diatas dengan Ketua Komisi C DPRD Provinsi DKI Jakarta, tampak masih ada perbedaan besaran angka tarif yang diusulkan antara Dinas Pelayanan Pajak dan DPRD`DKI. Pada kutipan wawancara sebelumnya dengan Ka.sie Peraturan Perundang-undangan Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta dikatakan bahwa tarif progresif kendaraan kedua adalah 2%, akan tetapi pihak DPRD mengatakan 1,75%. Dengan adanya perbedaan tarif tersebut, menunjukkan bahwa besaran angka yang sesuai untuk tarif progresif di Provinsi DKI Jakarta belum mendapatkan kesepakatan. Selain itu pentingnya *Single Identity Number* juga menjadi agenda penting dalam rangka mencapai sasaran utama dari penerapan tarif progresif.

Perbedaan angka besaran tarif progresif yang akan diterapkan di daerah merupakan menjadi kewenangan dan tanggung jawab daerah. Akan tetapi, yang terpenting adalah kesepakatan yang telah disepakati dalam penyusunan UU No.

28 Tahun 2009 adalah mengatur sebagai berikut :

“Dari semua kesepakatan atas pajak daerah, hanya Pajak Kendaraan Bermotor diterapkan dengan pola progresif terutama pada kepemilikan kedua dan seterusnya dengan tarif antara 2% sampai paling tinggi 10%. Pajak progresif tidak dikenakan pada kepemilikan pertama. Juga tidak dikenakan pada kendaraan angkutan umum, ambulans, pemadam kebakaran, sosial keagamaan, lembaga sosial, Pemerintah/TNI/POLRI, Pemerintah Daerah, dan kendaraan lain yang ditetapkan dengan

Peraturan Daerah. Bahkan sesuai dengan prinsip pemanfaatannya, tarif pajak jenis kendaraan ini hanya dikenakan antara 0,5% dan 1%. Tarif pajak untuk objek pajak kendaraan bermotor lainnya seperti kendaraan perusahaan atau sepeda motor untuk angkutan umum seperti ojek dapat ditetapkan secara tersendiri oleh pemerintah daerah sesuai dengan kebutuhan dan pertimbangan daerahnya masing-masing. Besaran tarif aktual untuk setiap jenis kendaraan bermotor harus ditetapkan melalui Peraturan Daerah Provinsi.”120

Dalam UU No. 28 Tahun 2009 diamanatkan bahwa *Earmarking* atas penerimaan PKB minimal 10% dari total penerimaan PKB. Akan tetapi, seiring dengan proses pembahasan persiapan pelaksanaan kebijakan yang tercantum dalam UU No.28 Tahun 2009, khusus DKI Jakarta telah menyepakati bahwa alokasi *earmarking* dari perolehan penerimaan PKB adalah 20%. Porsi alokasi *earmarking* memang lebih besar dari ketentuan minimum 10% yang tercantum dalam UU No.28 Tahun 2009. Dengan pengalokasian yang lebih besar tersebut dimaksudkan agar bentuk kongkrit pelayanan yang diberikan kepada masyarakat lebih baik.

### **Upaya mengatasi permasalahan Lalu lintas dan Transportasi di DKI Jakarta**

Sebelum membahas lebih jauh mengenai analisis alternatif kebijakan pajak yang tepat pada PKB di Provinsi DKI Jakarta, peneliti akan memaparkan upaya penanganan masalah transportasi yang dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta. Dalam paparan ini, peneliti memperoleh informasi dan data berdasarkan pengamatan langsung ke lapangan dan informasi yang diperoleh dari media cetak, media elektronik dan berbagai literatur lainnya. Upaya penanganan yang sudah berjalan selama ini adalah diantaranya sebagai berikut:

1. *Area Traffic Control System* (ATCS)
2. Aturan 3 in 1
3. Pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT)
4. Penertiban parkir dan Pedagang Kaki Lima
5. Pembangunan ruas jalan tol dalam kota

Penerapan ERP yang dijadikan salah satu sarana untuk mengatasi pertumbuhan kendaraan dan masalah lalu lintas serta

transportasi di DKI Jakarta, peneliti memiliki pemikiran salah satunya dengan menaikkan tarif pajak parkir, seperti yang direkomendasikan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dalam hasil penelitiannya. Pajak parkir erat kaitannya dengan kendaraan bermotor, karena parkir peruntukannya sebagai bagian dari sarana dan prasarana kendaraan bermotor.

Seperti layaknya dalam hukum ekonomi, semakin langka barang atau jasa yang dibutuhkan maka harga atas permintaan barang atau jasa tersebut akan semakin tinggi. Dengan semakin tingginya pengorbanan untuk mendapatkan barang atau jasa maka masyarakat akan berusaha untuk mencari pengganti dari barang atau jasa tersebut. Sebagai ilustrasi : dengan kenaikan tarif pajak parkir dan retribusi parkir hingga 200%, maka keinginan seseorang untuk membawa kendaraan pribadi akan berkurang. Tidak hanya dikarenakan oleh pajak parkir yang mahal tapi juga biaya lain yang harus dikeluarkan seperti biaya konsumsi bahan bakar kendaraan bermotor yang secara tidak langsung sudah dipungut PBBKB. Atas dasar itulah diharapkan masyarakat menjadi beralih kepada penggunaan sarana transportasi public

dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadinya.

Atas dasar contoh ilustrasi tersebut, diharapkan dapat bersinergi dengan penerapan Tarif Progresif PKB dan ERP untuk mencapai tujuan yang sama yaitu menekan jumlah kendaraan bermotor dan masalah kemacetan serta lalulintas di DKI Jakarta dapat teratasi. Peneliti pernah menemui nara sumber yang memiliki pemikiran ide yang sama dengan peneliti, yaitu seorang Ka.Sie Perencanaan Pengembangan Potensi Pajak Daerah Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta. Dalam wawancara yang dilakukan peneliti, beliau menyampaikan bahwa untuk mengatasi permasalahan kemacetan dan transportasi yang ada tidak cukup hanya dengan menerapkan tarif progresif. Solusi lain yang disampaikan yaitu dengan menaikkan tarif pajak parkir dan retribusi parkir. Dengan peningkatan tarif pajak parkir dan retribusi parkir, maka akan mendukung upaya menekan pertumbuhan kendaraan bermotor tanpa menghilangkan pos penerimaan yang sudah ada.

Berikut ini adalah alternatif kebijakan yang berdasarkan pada hasil pengamatan dan wawancara dengan nara sumber yang ada :

**Tabel 3.**  
**Alternatif Kebijakan Dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi dan Lalulintas Di Provinsi DKI Jakarta**

Alternatif Kebijakan	Upaya Yang Dilakukan	Hasil Yang diharapkan
Tarif Progresif pada PKB	Menerapkan SIN sebagai sarana pendukung terlaksananya Tarif Progresif	Mengurangi terjadinya 'tembak KTP' untuk menghindari pemungutan PKB dan lebih meningkatkan penerimaan
Pajak Parkir dan Retribusi Parkir	Menaikkan Tarif Pajak Parkir dan retribusi parkir	Masyarakat merasa terbebani dengan biaya-biaya yang harus dikeluarkan apabila membawa kendaraan pribadi, sehingga beralih kepada sarana transportasi public.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Atas dasar uraian dan analisis sebagaimana yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Tarif PKB sebesar 1,5% yang telah berlaku saat ini dinilai memberikan kontribusi yang cukup dalam jumlah penerimaan pajak daerah sebagai salah satu sumber PAD dan kurang efektif dalam hal penerapan fungsi reguleren dari PKB itu sendiri khususnya di Provinsi DKI Jakarta karena belum terintegrasinya dengan pihak terkait lainnya. Potensi PKB yang belum dijadikan objek PKB adalah atas kendaraan plat merah dipungut PKB.
2. Sebagai alternatif kebijakan pajak khususnya untuk PKB adalah pengenaan tarif progresif atas kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya dan alokasi *earmarking* dari PKB adalah sebesar 20%.

### Saran

Perlu dilakukan langkah tegas oleh pemerintah daerah dan pembuat kebijakan guna terciptanya kondisi beban pajak yang tidak terlalu tinggi akan tetapi fungsi reguleren dari PKB dapat terwujud, dalam hal ini atas kepemilikan kendaraan bermotor khususnya di Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, sejumlah sarannya adalah sebagai berikut:

1. Diperlukan *boardening tax base* pada PKB yaitu dengan menggali potensi penerimaan dengan memperluas basis pajaknya yaitu dengan dipungutnya PKB atas kendaraan pemerintahan atau 'plat merah'. Sebaiknya diperlukan perbaikan sistem administrasi untuk meminimalisir terjadinya penghindaran pemenuhan kewajiban WP dalam melakukan kewajiban perpajakannya.
2. Diperlukan adanya *Single Identity Number* (SIN) agar dapat lebih terawasi atas kepemilikan kendaraan bermotor, sehingga dapat meminimalisir kecenderungan penyimpangan dalam hal memenuhi kewajiban PKB bagi pemilik kendaraan bermotor. Dengan demikian bukan berarti

harus menaikkan tarif untuk meningkatkan penerimaan, perlu adanya perbaikan administrasi sebagai sarana penunjang. Atas tarif progresif yang akan diterapkan di Provinsi DKI Jakarta, seharusnya dilakukan kajian tersendiri atas tiap lapisan tarifnya, agar tarif yang berlaku nanti efektif dan tercapainya tujuan. Khusus untuk *earmarking* sebesar 20% perlu dilakukan kajian ilmiahnya agar wujud dari tujuan *earmarking* tersebut dapat terukur.

3. Diperlukan kajian lagi mengenai penerapan ERP dan kebijakan menaikkan tarif pajak parkir dan retribusi parkir sebagai sarana pendukung pemecahan permasalahan kemacetan di Provinsi DKI Jakarta, guna mengetahui berapa besar pengaruhnya.

## DAFTAR REFERENSI

### Buku :

- Cresswell, John W. *Research Designs: Quantitative and Qualitative Approaches*, New Delhi: Sage Publication, 1994.
- Devas, Nick *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*, terj. Masri Maris, Jakarta: UI-Press, 1989.
- Hoessein, Bhenyamin. *Perubahan Model, Pola, Dan Bentuk Pemerintahan Daerah Dari Era Orde Baru ke Era Reformasi*, Cetakan Pertama, Depok: DIA FISIP UI, 2009.
- Ismail, Tjip *Peraturan Pajak Daerah di Indonesia*, Jakarta: Departemen Keuangan RI, BAPEKKI Cetakan I, 2005.
- Krugman, Paul R. dan Maurice Obstfeld, *Ekonomi Internasional: Teori dan Kebijakan*, Terjemahan, Cetakan Keenam, Edisi Kedua, Jilid I, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2002.
- Mansury, R. *Pajak Penghasilan Lanjutan*, Jakarta: YP4, 1994.
- \_\_\_\_\_, R. *Konsep utama Pajak Penghasilan Indonesia*, Jakarta: PT. Bina Rena Pariwara, 1996.
- Mardiasmo, *Perpajakan*, Yogyakarta: Andi Yogyakarta, 1999.

- Moleong, Lexy J. *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2006.
- Munawir HS, *Perpajakan*, Yogyakarta: Penerbit Liberty, 1997.
- Nazir, Moh. *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1988.
- Neuman, W. Lawrence. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*, New York: Pearson Education, 2003.
- Noor, Henry Faizal *Ekonomi Manajerial*, Jakarta:PT. RajaGrafindo Persada, 2007.
- Nurcholis, Hanif. *Teori dan Praktik Pemerintahan Dan Otonomi Daerah (Edisi Revisi)*, Jakarta : PT. Grasindo, 2007.
- Nurmantu, Safri. *Dasar-Dasar Perpajakan*, Jilid I, Cetakan Pertama, Jakarta: Indo-Hill, 1994.
- Prasentiantono , A. Tony (ed). *Kebijakan Ekonomi Publik Di Indonesia Substansi dan Urgensi*, Jakarta: PT. Gramedia, 1994.
- Prasetya. Bambang dan Lina M. Jannah, *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*, Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2005.
- Raharja, Pratama dan Mandala Manurung. *Teori Ekonomi Makro(suatu pengantar)*, Edisi kedua. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2004.
- Riduan, *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*, Bandung: Penerbit Alfabeta, 2004.
- Rinaldy, Eddy. *Kamus Istilah: Perdagangan Internasional*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2000.
- Rosdiana, Haula. *Pajak: Teori dan Kebijakan*, Depok: Pusat Kajian Administrasi FISIP UI, 2004.
- \_\_\_\_\_, Haula dan Rasin Tarigan. *Perpajakan: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT.Rajagrafindo Persada. 2005
- Salomo, Roy V. dan M. Ikhsan, *Keuangan Daerah di Indonesia*, Jakarta : STIA LAN Press, 2002.
- Samudra, Azhari A., *Perpajakan Di Indonesia: Keuangan, Pajak dan Retribusi*, Jakarta: Hecca Publishing, 2005.
- Soelarno, Slamet. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: STIA LAN Press, 1999.
- Soemitro, Rochmat. *Asas dan Dasar Perpajakan*, Cetakan Ke IV, Bandung : Eresco NV, 1990.
- \_\_\_\_\_, Rochmat. *Pajak dan Pembangunan*, Bandung: PT. Eresco, 1990.
- Suparmoko M, *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktik*, Edisi 4, Yogyakarta: Penerbit BPFE, 1997.
- Tim Penyusun, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Cetakan Ketiga*, Jakarta; Balai pustaka, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1990.
- Tim Redaksi Butaru, *Pembatasan Kendaraan Untuk Mengurangi Kemacetan* Jakarta.
- Lainnya :**
- Aziz, Harry Azhar. *Pajak Progresif Kendaraan Bermotor*, <http://www.harryazharazis.com/dok-195.html>
- Bird, Richard M. , *Threading The Fiskal Labirinth: Some Fiskal Issues In Fiskal Decentralization*, Tax Policy In Real World, Ed. Joel Slemrod, Melbourne: Cambridge University Press.1999.
- \_\_\_\_\_, Richard M. "Subnational Revenues: Realities and Prospect". Paper yang disampaikan pada Intergovernmental Fiscal Relations and Local Financial Management yang diselenggarakan oleh The World Bank Institute tanggal 17-21 April 2000 di Almaty,

- Kazakhstan. Almaty, Kazakhstan: World Bank, 2000b.
- \_\_\_\_\_, Richard M. and Joosung Jun, special conference paper “*earmarking in theory and Korean practice*”, Singapore; Asian Excise Tax Conference, International Tax and Investment Center and Centre for Commercial Law Studies, 2005.
- Dikutip dari Machfud Sidik, disampaikan dalam Acara Orasi Ilmiah dengan Tema
- “ *Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan Daerah Melalui Penggalian Potensi Daerah Dalam Rangka Otonomi Daerah*” Acara Wisuda XXI STIA LAN Bandung Tahun Akademik 2001/2002, Bandung, 10 April 2002
- <http://bukucatatant-part1.blogspot.com/2009/08/dampak-perubahan-uu-pajak-daerah-dan.html>,  
<http://cetak.kompas.com/read/xml/2008/08/30/02065468/sudahkah.waktunya.erp.diterapkan.di.jakarta>  
[http://dipenda.jakarta.go.id/uploads/SISTEMP\\_ERPAJAKAN\\_files/frame.htm](http://dipenda.jakarta.go.id/uploads/SISTEMP_ERPAJAKAN_files/frame.htm)  
<http://finance.mapsofworld.com/tax/>  
<http://finance.mapsofworld.com/tax/meaning.html>,  
<http://forum.otomotifnet.com/forum/archive/index.php/t-6116.html>  
<http://gagasanhukum.wordpress.com/2010/04/22/pajak-daerah-untuk-rakyat/>  
  
<http://hijacking.student.umm.ac.id/2010/02/04/fenomena-kemacetan-lalu-lintas/>  
World Bank Research Observer, Vol.6 No.1 January 1991.
- Millock, Katrin. “*ex post evaluation of an earmarked tax on air pollution*”, [www.ingentaconnect.com/wisc/lec/2006/00000082/00000001/art00005](http://www.ingentaconnect.com/wisc/lec/2006/00000082/00000001/art00005).
- Newbery, David and georgina santos, “*Road taxes, road user charges, and earmarking*”. London: The Institute for Fiscal Studiesfiscal studies, 1999.  
<http://ideas.repec.org/a/ifs/fistud/v20y1999i2p103-132.html>
- Pajak progresif dan asas keadilan* sebagaimana dikutip dari Bisnis Indonesia, Selasa 25 Agustus 2009
- <http://maskokilima.wordpress.com/2008/11/04/tax-rate-compliance-and-laffer-curve/>  
[http://pustaka.ut.ac.id/puslata/online.php?menu=bmpshort\\_detail2&ID=218](http://pustaka.ut.ac.id/puslata/online.php?menu=bmpshort_detail2&ID=218)  
[http://pustaka.ut.ac.id/puslata/online.php?menu=bmpshort\\_detail2&ID=218](http://pustaka.ut.ac.id/puslata/online.php?menu=bmpshort_detail2&ID=218)  
<http://www.esdm.go.id/berita/umum/37-umum/2922-pemerintah-akan-upayakan-pembenahan-otonomi-daerah.html>  
<http://www.peoi.org/Courses/Coursesen/mac/Resources/Image302.gif>
- Husein , Yunus, *Pentingnya Single Identification Number Bagi Indonesia*,
- <http://www.legalitas.org/content/pentingnya-single-identification-number-bagi-indonesia.2009>
- Machfud Sidik, Disampaikan dalam Acara Orasi Ilmiah dengan Thema “ *Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan daerah Melalui Penggalian Potensi Daerah Dalam Rangka Otonomi Daerah*” Acara Wisuda XXI STIA LAN Bandung Tahun Akademik 2001/2002 - di Bandung, 10 April 2002.
- Manoarfa,Suharso,<http://dipenda.jakarta.go.id/modules/berita/item.php?itemid=112>
- McClearly, William. *The Earmarking of Government Revenue; A Review of Some World Bank Experience*, The
- Pajak progresif dan asas keadilan*, Bisnis Indonesia, Selasa 25 Agustus 2009
- Setiyaji, Gunawan (Dosen Sekolah Tinggi Akuntansi Negara) dalam makalahnya yang berjudul *Ruwetnya Urusan Tax Ratio*.
- Sitepu, Budi. *PAD Bisa Naik Dua Kali Lipat Dalam 5 Tahun*, Harian Bisnis Indonesia , Selasa, 13 Oktober 2009 , Hal. Ekonomi Makro
- Susantoro, Bambang & Danang Parikesit, *1 -2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan*, Majalah Transportasi Indonesia, Vol. 1, Jakarta, 2004.