



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEBIJAKAN PENETAPAN NILAI JUAL KENDARAAN
BERMOTOR (NJKB) DALAM IMPLIKASINYA TERHADAP
PENETAPAN NJKB MOBIL BEKAS ANGKUTAN TAKSI DI
DKI JAKARTA**

SKRIPSI

**HAMDINAL RAHMAN
0606098823**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
NOVEMBER 2010**



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEBIJAKAN PENETAPAN NILAI JUAL KENDARAAN
BERMOTOR (NJKB) DALAM IMPLIKASINYA TERHADAP
PENETAPAN NJKB MOBIL BEKAS ANGKUTAN TAKSI DI
DKI JAKARTA**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Ilmu Administrasi dalam bidang Ilmu Administrasi**

**HAMDINAL RAHMAN
0606098823**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
NOVEMBER 2010**


HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Hamdinal Rahman

NPM : 0606098823

Tanda Tangan :



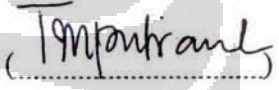
Tanggal : 29 November 2010

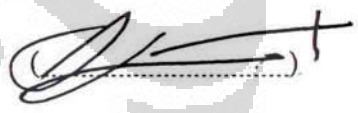
HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Hamdinal Rahman
NPM : 0606098823
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul Skripsi : Kebijakan Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Dalam Implikasinya Terhadap Penetapan NJKB Mobil Bekas Angkutan Taksi

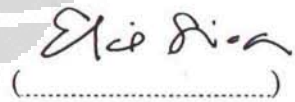
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Dra. Titi Muswati Putranti, M.Si ()

Pembimbing : Achmad Lutfi S.Sos, M.Si ()

Penguji Ahli : Dra. Inayati, M.Si ()

Sekretaris Sidang : Elsie Sylviana S.Sos, M.Si ()

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 29 November 2010

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmatnya untuk penulis agar dapat menyelesaikan tugas akhir skripsi ini. Salawat serta salam penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad SAW yang dengan perantaraannya penulis mendapatkan ilmu yang Allah berikan.

Skripsi yang berjudul **“Kebijakan Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Dalam Implikasinya Terhadap Penetapan NJKB Mobil Bekas Angkutan Taksi”** membahas tentang proses-proses untuk menetapkan suatu nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) sebagai dasar dari Pajak Kendaraan Bermotor, khususnya NJKB mobil bekas angkutan taksi yang terdaftar dalam wilayah DKI Jakarta. Skripsi ini disusun sekaligus untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik berkat usaha peneliti dan sejumlah pihak yang patut penulis hargai, yaitu:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, MSc., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia (FISIP UI);
2. Prof Dr. Irfan Ridwan Maksum, MSi., selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Adminstrasi;
3. Dra. Inayati, M.Si., selaku Ketua Program Sarjana Reguler Ilmu Administrasi Fiskal,
4. Achmad Lutfi S.Sos., M.Si., selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
5. Seluruh dosen Departemen Ilmu Administrasi, terutama dosen Administrasi Fiskal yang telah banyak memberikan ilmunya pada waktu perkuliahan.
6. Orang tua penulis, Bapak Saryanto dan Ibu Syamsiah yang selalu memberikan dukungan moral maupun material sejak penulis memulai penulisan skripsi ini.

7. Sevha Afriana Wulandari yang telah banyak memberikan dukungan serta bantuan untuk terselesaikannya skripsi ini.
8. Teman-teman satu jurusan di Administrasi Fiskal 2006 yang telah bersama-sama berjuang dalam perkuliahan ini.
9. Pak Rusli, Pak Aulia, Pak Nanto, dan Pak Hani selaku informan peneliti yang telah bersedia memberikan informasi yang dibutuhkan oleh peneliti.
10. Pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis sebut satu persatu yang telah memberikan kontribusi kepada peneliti dalam pembuatan skripsi ini.

Peneliti menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, namun penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak. Atas segala kekurangan yang terdapat dalam penyusunan skripsi ini, penulis mohon maaf dan harap memakluminya.

Depok, November 2010

Hamdinal Rahman

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Hamdinal Rahman
NPM : 0606098823
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Skripsi

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

“Kebijakan Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Dalam Implikasinya Terhadap Penetapan NJKB Mobil Bekas Angkutan Taksi”

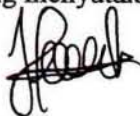
beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 29 November 2010

Yang menyatakan



Hamdinal Rahman

ABSTRAK

Nama : Hamdinal Rahman
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul : Kebijakan Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB)
Dalam Implikasinya Terhadap Penetapan NJKB Mobil Bekas
Angkutan Taksi Di DKI Jakarta

Skripsi ini membahas tentang kebijakan penetapan nilai jual kendaraan bermotor yang berimplikasi terhadap penetapan nilai jual kendaraan bermotor mobil bekas angkutan taksi. Nilai jual kendaraan bermotor merupakan salah satu dasar pengenaan pajak dari Pajak Kendaraan Bermotor di Indonesia. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis proses dari penetapan nilai jual kendaraan bermotor khususnya untuk mobil bekas angkutan taksi dan menganalisis permasalahan yang timbul dari penetapan tersebut. Pendekatan kualitatif dan teknik pengumpulan data kualitatif yang digunakan oleh peneliti telah memberikan hasil berupa adanya perbedaan harga mobil bekas angkutan taksi yang cukup besar antara di pasaran umum dengan harga berdasarkan penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagai dasar pengenaan PKB. Selain itu peneliti juga menemukan berbagai ketidaksetujuan dari pihak wajib pajak (pemilik mobil bekas taksi) mengenai jumlah pajak yang mereka bayar ketika mereka mengetahui proses penetapan dan penghitungan Pajak Kendaraan Bermotor.

Kata Kunci :

Pajak Kendaraan Bermotor, nilai jual kendaraan bermotor, bekas taksi

ABSTRACT

Name : Hamdinal Rahman
Study Program : Fiscal Administration
Title : Implications of Motor Vehicle Pricing Imposition Policy to ex-Taxi Car Pricing Imposition in Jakarta

This undergraduate thesis discusses the motor vehicle pricing imposition policy which has implications for the price of ex-taxi car. In Indonesia, motor vehicle price is one of the vehicle tax base. The purpose of this research is analyzing the process of motor vehicle pricing imposition (especially for ex-taxi) and analyzing problems that arise from such imposition. Qualitative approach and qualitative data collection techniques used by researcher have some result, such as the difference of ex-taxi car price between public market and ex-taxi car price based on the imposition of motor vehicle price as vehicle tax bases. In addition, researcher also found a variety of disapproval from the owner of ex-taxi car on the amount of tax they pay when they know the process of determining and calculating vehicle tax.

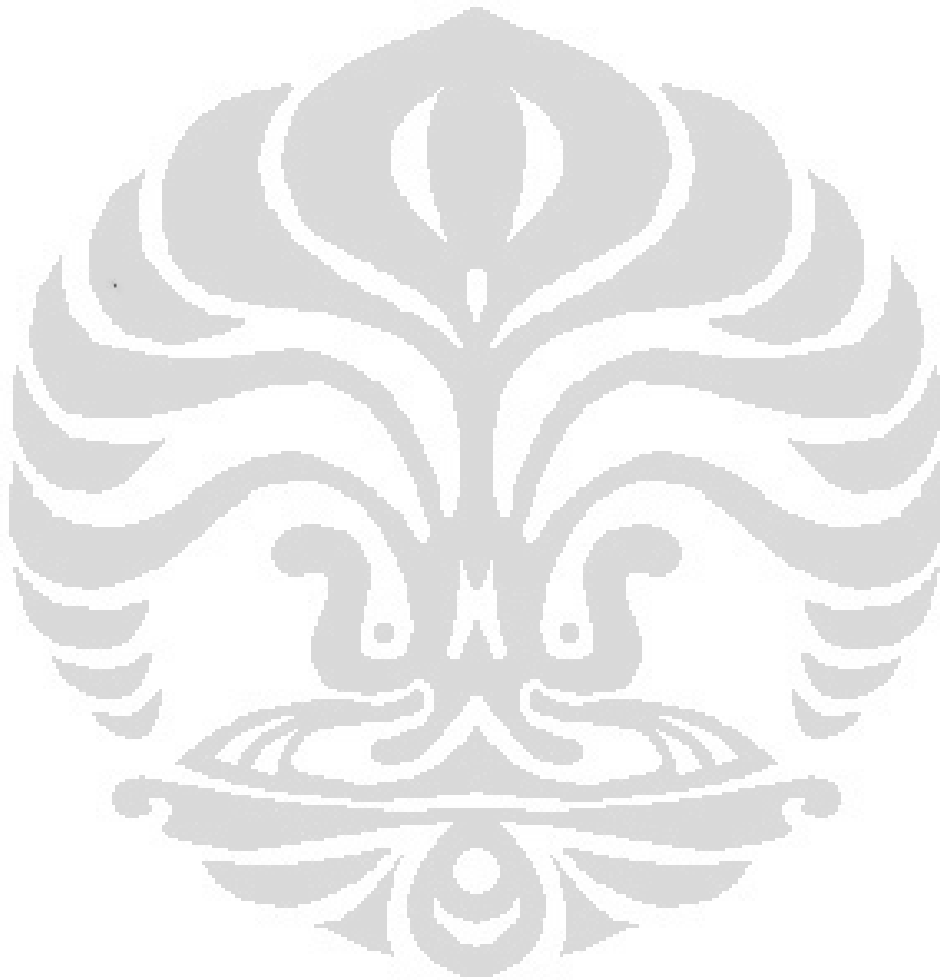
Keyword :

Vehicle Tax, value of vehicle sales, ex-taxi.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vi
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR BAGAN	xi
DAFTAR GRAFIK.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Signifikansi Penelitian.....	6
1.5 Sistematika Penulisan.....	7
2. KERANGKA TEORI.....	9
2.1. Tinjauan Pustaka	9
2.2 Kerangka Teori.....	16
2.3 Kerangka Pemikiran.....	22
3. METODE PENELITIAN.....	25
3.1 Pendekatan Penelitian	25
3.2 Jenis Penelitian.....	26
3.3 Teknik Pengumpulan Data	26
3.4 Teknik Analisis Data.....	28
3.5 Site Penelitian.....	30
3.6 Batasan Penelitian	30
3.7 Keterbatasan Penelitian.....	30
4. GAMBARAN UMUM UU NO 28 TAHUN 2009 DAN PERATURAN MENTERI DALAM NEGERI NO 25 TAHUN 2010	31
4.1. Ketentuan Umum UU No. 28 Tahun 2009	31
4.2. Ketentuan Umum Peraturan Menteri Dalam Negeri No 25 Tahun 2010...38	
5. ANALISIS PENETAPAN NJKB MOBIL BEKAS ANGKUTAN TAKSI 40	
5.1. Analisis Kebijakan Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Mobil Baru dan Mobil Bekas.....	42
5.2. Analisis Kebijakan Penetapan NJKB Dalam Implikasinya Terhadap Penetapan Harga Mobil Bekas Angkutan Taksi	49

5.3 Permasalahan yang Timbul Dari Penetapan NJKB Mobil Bekas Angkutan Taksi.....	60
6. SIMPULAN DAN SARAN.....	69
6.1. Simpulan.....	69
6.2. Saran.....	69
 DAFTAR REFERENSI.....	 71
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
LAMPIRAN	

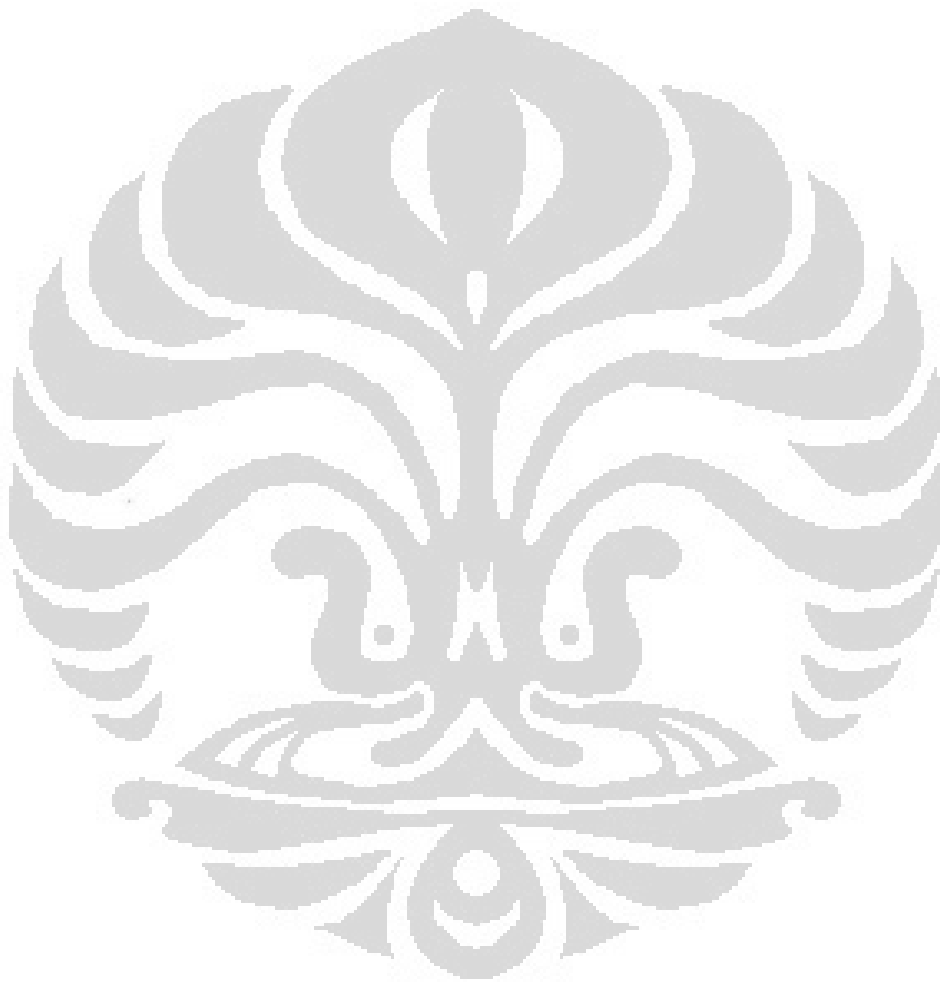


DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Tinjauan Pustaka.....	13
Tabel 5.1	Daftar Harga Mobil Baru dan Bekas Mobil Buatan Eropa Bulan Juni 2010	46
Tabel 5.2	Daftar Penetapan NJKB Mobil Baru dan Bekas Buatan Eropa Berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 140 tahun 2010...47	
Tabel 5.3	Daftar Harga Mobil Baru dan Bekas Buatan Jepang Bulan Oktober 2010.....	48
Tabel 5.4	Daftar Penetapan NJKB Mobil Baru dan Bekas Buatan Eropa Berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 140 Tahun 2010 .48	
Tabel 5.5	Perbandingan Harga Mobil Baru Angkutan Taksi Dengan Mobil Sejenis yang Mempunyai Spesifikasi Hampir Sama	51
Tabel 5.6	Perbandingan Harga Mobil Bekas Angkutan Taksi Dengan Mobil Sejenis yang Mempunyai Spesifikasi Hampir Sama Berdasarkan Permendagri No 25 Tahun 2010	52
Tabel 5.7	Tabel Penetapan NJKB Mobil-Mobil Bekas Angkutan Taksi berdasarkan Permendagri Nomor 25 Tahun 2010	53
Tabel 5.8	Harga Pasaran Mobil Bekas Angkutan Taksi di DKI Jakarta Pada Tahun 2009	54
Tabel 5.9	Perbandingan Penyusutan Harga Mobil Bekas Angkutan Taksi Berdasarkan Tabel Permendagri No 25 Tahun 2010 dan Harga Pasaran Umum	59

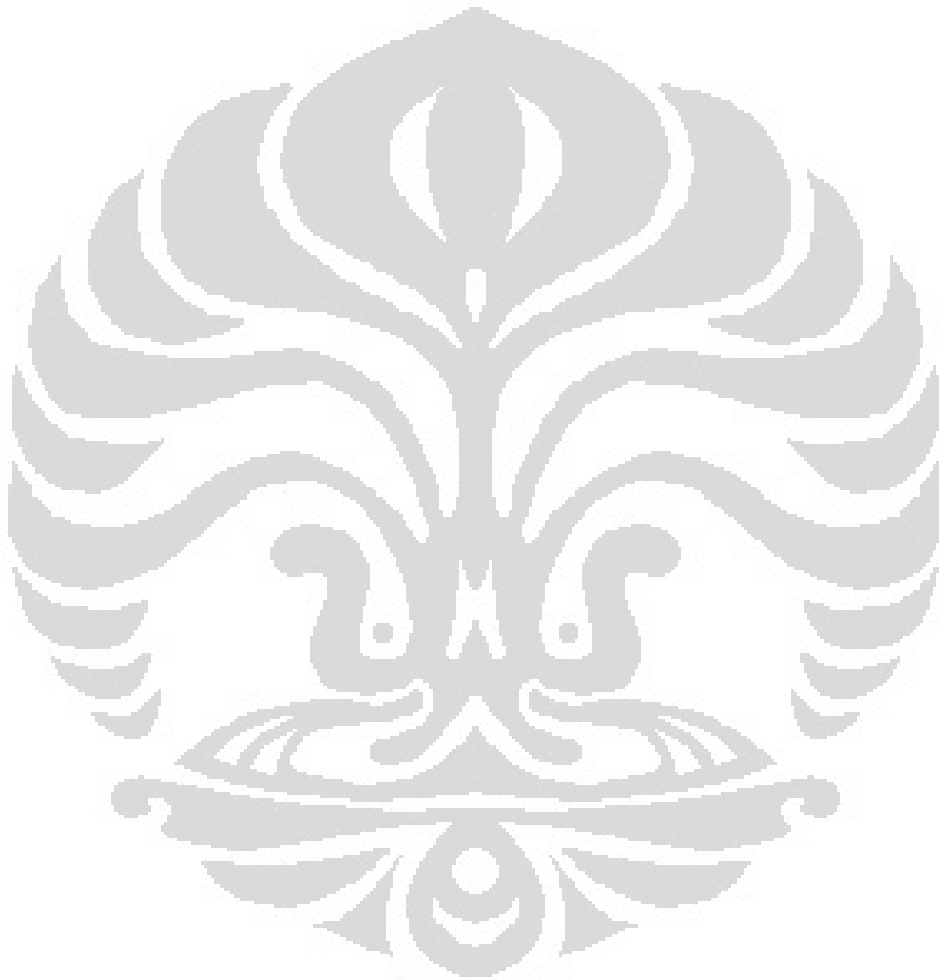
DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran.....	23
Bagan 5.1 Proses Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor.....	44



DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1	Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Di DKI	2
------------	--	---



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Wawancara Mendalam Dengan Staf Penjualan Mobil PT Gamyra
- Lampiran 2 Wawancara Mendalam Dengan Kepala Seksi Pajak Daerah,
Kementerian Dalam Negeri.
- Lampiran 3 Wawancara Mendalam Dengan Staf Perencanaan dan
Pengembangan Potensi Pajak Daerah, Dinas Pelayanan Pajak DKI
Jakarta
- Lampiran 4 Wawancara Mendalam Dengan Pemilik Mobil Bekas Taksi
- Lampiran 5 Wawancara Mendalam Dengan Pemilik Mobil Bekas Taksi
- Lampiran 6 Wawancara Mendalam Dengan Pemilik Mobil Bekas Taksi
- Lampiran 7 Wawancara Mendalam Dengan Pemilik Mobil Bekas Taksi
- Lampiran 8 Peraturan Menteri Dalam Negeri No 29 tahun 2009 dan Tabel
NJKB Mobil Bekas Angkutan Taksi Berdasarkan Peraturan
Gubernur DKI No 140 Tahun 2010

BAB 1

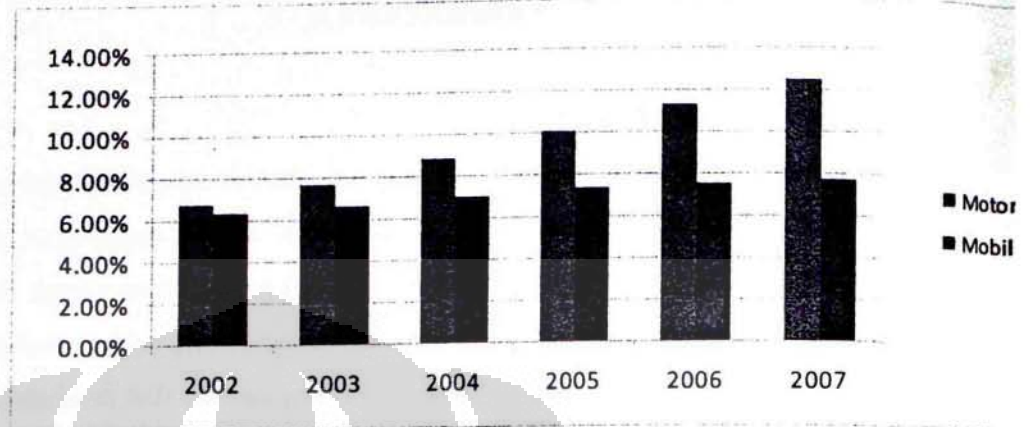
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Dalam era otonomi daerah sekarang ini, daerah diberikan kewenangan yang lebih besar untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Tujuannya 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. Sejalan dengan kewenangan tersebut, pemerintah daerah diharapkan lebih mampu menggali sumber-sumber keuangan khususnya untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan pemerintahan dan pembangunan di daerahnya melalui Pendapatan Asli Daerah (PAD).

salah satu contoh pengurusan rumah tangga daerah pada saat ini adalah mengenai pelaksanaan pajak daerah. Pada saat ini, Undang-undang yang mengatur tentang pajak daerah adalah Undang-undang No. 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Salah satu jenis pajak daerah menurut UU No 28 tahun 2009 adalah Pajak Kendaraan Bermotor. Pajak ini merupakan salah satu penerimaan andalan bagi daerah-daerah di Indonesia. Hal ini banyak disebabkan tren pertumbuhan industri otomotif yang hampir selalu berada dalam jalur yang positif. Pertumbuhan industri yang positif ini menyebabkan penjualan kendaraan pada tiap tahunnya hampir selalu mengalami peningkatan.

Grafik 1.1
Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Di DKI



Sumber : Polda Metro Jaya

Pajak Kendaraan Bermotor dikenakan berdasarkan kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor. Salah satu bentuk kendaraan bermotor yang ada sekarang ini adalah mobil. Mobil sebagai salah satu sarana transportasi pada saat ini telah menjadi suatu kebutuhan yang penting bagi masyarakat. Biasanya orang yang telah terpenuhi kebutuhan pokoknya dan berpenghasilan cukup besar, akan berusaha untuk membeli mobil untuk menunjang kehidupannya.

Untuk dapat memiliki mobil, seseorang dapat membelinya lewat *dealer-dealer* mobil baik itu berupa penjualan mobil baru maupun mobil bekas. Untuk pembelian mobil baru, biasanya calon pembeli akan mengunjungi *dealer-dealer* dari ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merek), sedangkan mengenai pembelian mobil bekas, calon pembeli biasanya bisa membelinya lewat *dealer-dealer* mobil bekas ataupun melalui individu-individu yang akan menjual mobilnya. Namun ada juga suatu cara yang tidak banyak dilakukan dan tidak menjadi perhatian banyak orang dalam membeli mobil bekas, yaitu membeli mobil bekas pakai angkutan umum taksi yang dijual oleh para perusahaan taksi.

Dari data yang peneliti peroleh, perusahaan taksi memang secara berkala melakukan peremajaan terhadap armada angkutan taksinya. Hal itu dimaksudkan untuk tetap menjaga kualitas mobil yang dimiliki oleh para perusahaan taksi. Untuk hal tersebut, peneliti mengambil contoh berita dari situs online yang memberitakan tentang perusahaan taksi Blue Bird Group. Perusahaan taksi Blue Bird Group dikatakan telah menggandeng PT Toyota Astra Motor dalam

Universitas Indonesia

peremajaan lebih dari 2.000 unit taksinya di seluruh Indonesia pada 2007 dengan investasi di atas Rp260 miliar. Pada tahun tersebut pihak Grup Blue Bird melakukan peremajaan dengan menggunakan sedan New Toyota Limo yang harganya antara Rp130 juta sampai Rp135 juta per unit. (Peremajaan 2000 Taksi, 2007)

Dengan adanya peremajaan tersebut, tentu armada-armada taksi yang lama tidak akan dipakai lagi. Demi meningkatkan keuntungan perusahaan, kendaraan-kendaraan bekas taksi yang tidak dipakai lagi tentu tidak dibiarkan begitu saja. Dengan masih adanya nilai jual dari kendaraan tersebut, perusahaan bisa menjual kendaraan tersebut kepada pihak internal maupun masyarakat luas. Dari data yang peneliti peroleh di situs online, PT Blue Bird Group (BBG) melepas ribuan armadanya yang menggunakan Toyota Limo kepada masyarakat pada tahun 2009. Total ada sekitar 2.000 Limo eks taksi yang rencananya akan ditawarkan BBG kepada masyarakat umum. Berdasarkan penuturan Teguh Wijayanto, *Head of Public Relations* BBG, langkah penjualan ribuan Limo taksi ini sesuai dengan jadwal peremajaan seluruh armada Blue Bird. (Adhi, 2009, paragraf 3)

Terdapat faktor utama mengapa mobil bekas yang dijual oleh para perusahaan taksi tidak banyak dilirik oleh para calon pembeli mobil bekas, faktor utama itu adalah mengenai kualitas mobil. Calon pembeli banyak menganggap bahwa kualitas mobil bekas taksi berada di bawah mobil bekas yang dijual oleh *dealer* ataupun oleh individu pemilik mobil. Anggapan tersebut lahir karena mobil bekas taksi pada waktu masih menjadi angkutan umum sangat jauh menempuh jarak tempuh pada saat beroperasi di jalan. Sedangkan kendaraan atau mobil mempunyai umur operasi, terutama pada komponen-komponennya (Darmawan, 1999, hal 1.) Sehingga anggapan banyak orang bahwa mobil bekas taksi lebih rentan terhadap kerusakan daripada mobil bekas lainnya tidak bisa dihindarkan. Dengan adanya kelemahan mobil bekas taksi seperti itu, maka harga pasaran mobil bekas taksi pun lebih rendah daripada mobil bekas lainnya, walaupun dengan tipe dan jenis mobil yang sama. Dengan adanya anggapan terhadap kualitas negatif terhadap mobil bekas taksi, menyebabkan mobil bekas taksi menjadi salah satu pilihan terakhir bagi para calon pembeli mobil bekas. Pembelinya pun adalah orang yang cenderung lebih memperhatikan harga

dibandingkan dengan kualitas. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa sang pembeli mobil bekas angkutan taksi mempunyai tingkat ekonomi yang tidak terlalu tinggi.

Dalam menghitung Pajak Kendaraan Bermotor, salah satu komponen DPP yang digunakan adalah nilai jual kendaraan bermotor (NJKB). Nilai jual kendaraan bermotor tersebut didapat dari harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor (Republik Indonesia, UU No 28 tahun 2009). Dari data yang peneliti peroleh berdasarkan STNK pemilik mobil bekas angkutan taksi, jumlah Pajak Kendaraan Bermotor atas mobil bekas angkutan taksi tidak mencerminkan nilai jual kendaraan bermotor yang sebenarnya. Jika ditelusuri lebih lanjut dengan membandingkan STNK pemilik mobil bekas angkutan taksi dan non taksi yang sejenis, jumlah Pajak Kendaraan Bermotor dua kendaraan tersebut hampir sama. Padahal nilai jual kendaraan bermotor bekas taksi secara logika dan fakta jauh berada di bawah kendaraan yang bukan bekas taksi yang disebabkan oleh anggapan kualitas rendah terhadap mobil bekas taksi dan hal-hal lainnya.

Dengan adanya hal tersebut, maka pemilik mobil bekas taksi tetap harus membayar Pajak Kendaraan Bermotor mereka dengan NJKB yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri (Permendagri). Peraturan Menteri Dalam Negeri pun menyebutkan sama dengan UU No 28 tahun 2009 bahwa NJKB diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor pada minggu pertama bulan Desember. Namun dalam prakteknya penetapan NJKB berdasarkan Permendagri ini belum sesuai dengan harga pasaran umum di pasaran terutama untuk mobil bekas angkutan taksi.

Jika diteliti kendaraan lainnya yang bukan bekas angkutan taksi, penetapan harga mobil bekas tersebut (nontaksi) yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri (Permendagri) juga tidak sama persis dengan harga pasaran umum sebenarnya kendaraan tersebut. Namun perbedaan antara harga mobil bekas non taksi berdasarkan penetapan NJKB dan berdasarkan harga pasaran umum sebenarnya masih dalam prosentase yang kecil. Tentunya memang tidak mungkin benar-benar menetapkan harga yang sesuai dengan pasaran umum. Hal itu disebabkan banyaknya perbedaan-perbedaan harga antar penjual dan cakupan penetapan NJKB yang luas, yaitu meliputi seluruh Indonesia. Hal tersebut berbeda dengan keadaan harga mobil bekas angkutan taksi, perbedaan

harga mobil bekas taksi berdasarkan Permendagri dan berdasarkan harga pasaran umum sebenarnya sangat berbeda jauh. Berdasarkan perbandingan data yang didapat oleh peneliti dari koran-koran di DKI Jakarta dan *website-website* dengan penetapan berdasarkan Permendagri, perbedaan harga kendaraan bekas angkutan taksi berada pada rentang 50%-100%. Tentunya perbedaan besar tersebut tidak disebabkan adanya variasi kendaraan yang terjadi di pasar, karena data yang didapat peneliti dari koran-koran di DKI Jakarta dan *website-website* menunjukkan perbedaan harga yang ditetapkan oleh penjual-penjual di pasaran tidak melebihi 30%.

Dengan ditetapkannya NJKB atas mobil bekas angkutan taksi yang lebih mahal dari keadaan harga pasar yang sebenarnya, tentu konsekuensi selanjutnya bagi para pemilik mobil bekas angkutan taksi adalah membayar Pajak Kendaraan Bermotor yang lebih mahal juga. Atas hal tersebut, maka peneliti mencoba untuk memberikan penelitian tentang “Kebijakan Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Dalam Implikasinya Terhadap Penetapan NJKB Mobil Bekas Angkutan Taksi Di DKI Jakarta”

1.2 Perumusan Masalah

Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor didasarkan atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Latar belakang mengapa objek dari Pajak Kendaraan Bermotor didasarkan kepemilikan adalah karena pajak dipungut berdasarkan kemampuan wajib pajak dalam rangka kepemilikan objek kendaraan bermotor. Pengkajian konsep kepemilikan Pajak Kendaraan Bermotor tidak terlepas dari kemampuan yang dimiliki wajib pajak pada suatu saat yang disebut kekayaan, karena kepemilikan kendaraan bermotor adalah suatu dasar dimana wajib pajak mempunyai kemampuan lebih dalam memiliki kendaraan bermotor. (Kawaii, 2008, hal 12)

Dengan adanya konsep yang melihat dari kekayaan wajib pajak, maka pemerintah menetapkan nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) sebagai salah satu dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor. Pemerintah mengatur dalam Undang-Undang bahwa penetapan NJKB ini ditetapkan berdasarkan harga rata-rata pasaran umum kendaraan tersebut. Pencarian harga rata-rata pasaran umum

ini didapat dengan melakukan survey-survey pencarian data harga pasaran kendaraan di pasaran. Namun dalam prakteknya di lapangan, NJKB yang ditetapkan oleh pemerintah banyak yang tidak sesuai dengan nilai jual kendaraan bermotor sebenarnya di pasaran umum, terutama untuk mobil bekas angkutan taksi. Penetapan NJKB yang dibuat oleh pemerintah untuk mobil bekas angkutan taksi selama ini berada jauh di atas harga pasaran umum di lapangan. Oleh karena itu, berdasar pada hal tersebut peneliti akan merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah proses penetapan nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) terhadap mobil bekas taksi?
2. Apa saja permasalahan yang timbul selama ini dari penetapan nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) mobil bekas angkutan taksi yang dikeluarkan berdasarkan Permendagri?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Mendeskripsikan dan menganalisis proses penetapan nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) terhadap mobil bekas taksi.
2. Mendeskripsikan dan menganalisis apa saja permasalahan yang timbul selama ini dari penetapan nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) mobil bekas taksi yang dikeluarkan berdasarkan Permendagri.

1.4 Signifikansi Penelitian

a. Signifikansi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat mendukung penelitian sebelumnya tentang Pajak Kendaraan Bermotor dan dapat dijadikan acuan selanjutnya bagi penelitian-penelitian sejenis berikutnya, khususnya mengenai kajian Pajak Kendaraan Bermotor yang membahas tentang analisis pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor terhadap mobil bekas taksi.

b. Signifikansi Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada pihak-pihak yang berkepentingan seperti Kementrian Dalam Negeri, Dinas Pendapatan

Daerah, dan turut memberikan informasi kepada masyarakat umum tentang pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor terhadap mobil bekas taksi.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penelitian yang digunakan dalam penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka pemikiran, dan sistematika penelitian.

BAB 2 KERANGKA TEORI

Bab ini berisi penjelasan mengenai teori-teori dan konsep-konsep dasar yang digunakan dalam skripsi ini. Selain itu di dalam bab ini juga diuraikan mengenai kerangka-kerangka berpikir peneliti dalam melakukan penelitian.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab ini berisi metode-metode yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian. Dalam bab ini juga dijabarkan mengenai teknik analisis yang digunakan oleh peneliti dalam menganalisis data-data yang didapat.

BAB 4 GAMBARAN UMUM UU NO 28 TAHUN 2009 DAN PERATURAN MENTERI DALAM NEGERI NO 25 TAHUN 2010

Dalam bab ini peneliti akan membahas mengenai gambaran umum tentang pengenaan pajak kendaraan bermotor termasuk dasar hukum, objek pajak, subjek pajak, wajib pajak, DPP Kendaraan Bermotor dan cara penghitungan Pajak Kendaraan Bermotor.

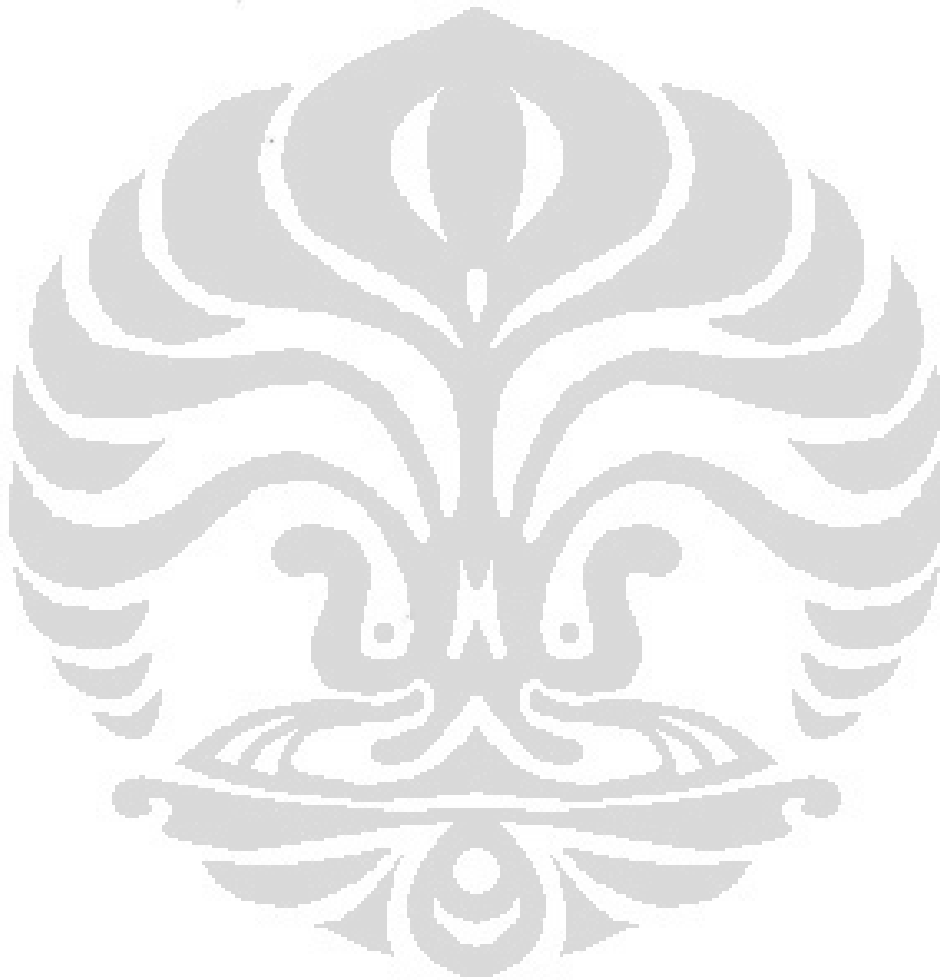
BAB 5 ANALISIS PENETAPAN NJKB MOBIL BEKAS ANGKUTAN TAKSI

Pada bab ini diuraikan mengenai proses penetapan nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) serta membahas permasalahan yang timbul dari penetapan nilai jual kendaraan bermotor (NJKB)

terhadap mobil bekas taksi dengan mengolah data yang telah diperoleh sebelumnya.

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan jawaban atas permasalahan yang telah diungkapkan sebelumnya serta saran yang dapat diberikan sehubungan dengan permasalahan yang ditemukan.



Universitas Indonesia

BAB 2

KERANGKA TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Mobil bekas Taksi, peneliti melihat terlebih dahulu hasil penelitian sebelumnya tentang Pajak Kendaraan Bermotor. Pada penelitian terdahulu tentang Pajak Kendaraan Bermotor, terdapat kekhususan tersendiri di antara penelitian-penelitian yang menjadi rujukan bagi peneliti. Hal ini mengindikasikan bahwa Pajak Kendaraan Bermotor mempunyai cakupan yang luas untuk dibahas dan dapat menjadi informasi yang penting bagi peneliti dalam membuat penelitian ini.

Untuk mendukung penelitian yang dilakukan oleh peneliti, peneliti mempelajari lima penelitian sebelumnya tentang Pajak Kendaraan Bermotor. Penelitian yang pertama dilakukan oleh Tiska Febrianti Kawaii yang meneliti tentang “Pengenaaan Pajak Terhadap Kendaraan Yang Digunakan Di Area Bandar Udara”. Penelitian kedua ditulis oleh Andika Lukman yang mengambil tema tentang “Pelaksanaan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi DKI Jakarta”. Penelitian ketiga yang menjadi rujukan bagi peneliti adalah penelitian yang ditulis oleh Nofran Dwinata yang memfokuskan penelitian pada kontribusi Pajak Kendaraan Bermotor sebagai pajak propinsi. Penelitian keempat yang diambil oleh peneliti adalah penelitian yang dilakukan oleh Krisna tentang “Analisis Efektivitas Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Pada Dinas Pendapatan Daerah DKI Jakarta”. Penelitian terakhir yang menjadi rujukan peneliti adalah penelitian dari Erwin Yudhotomo yang mengambil judul tentang “Evaluasi Penetapan PKB Di DKI Jakarta”.

Pertama, skripsi yang dibuat oleh Tiska Febrianti Kawaii mengangkat masalah yaitu kecocokan kendaraan bermotor di area bandar udara untuk dikenakan PKB dan perlakuan PKB yang sesuai berdasarkan konsep kepemilikan PKB yang digunakan di area bandar udara. Tujuan dari penelitian skripsi ini adalah untuk mengetahui kemungkinan kendaraan bermotor yang digunakan di

area bandar udara untuk dijadikan objek PKB serta mengetahui perlakuan PKB yang sesuai terhadap kendaraan yang digunakan di area bandar udara. Metode penelitian yang digunakan oleh Tiska menggunakan pendekatan kualitatif yang didukung oleh data primer yang didapat dari wawancara. Hasil penelitian dari Tiska menyimpulkan bahwa atas kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara dapat dikenakan objek PKB, namun untuk saat ini belum dapat dipungut PKB karena belum terdaftar di kepolisian. Selain itu disimpulkan juga bahwa perlakuan PKB berdasarkan konsep kepemilikan untuk kendaraan yang digunakan di area bandar udara adalah tidak dapat dikenakan PKB karena tidak memenuhi syarat terdaftar di kepolisian atas dasar penggunaan di jalan umum dan sudah ditetapkan sebagai aktiva tetap yang terdaftar di PT Gapura Angkasa.

Kedua, skripsi yang menjadi rujukan adalah skripsi yang ditulis oleh Andika Lukman. Penelitian ini mempunyai pokok masalah yaitu pertanyaan tentang pelaksanaan kegiatan pemungutan PKB di Dipenda apakah telah sesuai dengan administrasi perpajakan yang berlaku. Selain itu diangkat juga mengenai permasalahan pelaksanaan penegakan hukum pada pemungutan PKB yang dapat meningkatkan realisasi penerimaan pajak daerah di DKI Jakarta. Tujuan dari penelitian skripsi ini adalah untuk menganalisis kesesuaian pelaksanaan kegiatan pemungutan PKB di Dipenda dengan administrasi yang berlaku serta untuk menganalisis peran penegakan hukum dalam meningkatkan penerimaan pajak daerah di provinsi DKI. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh Andika yaitu dengan studi kepustakaan dan studi lapangan. Kesimpulan yang didapat oleh Andika dari penelitian ini adalah pelaksanaan kegiatan pemungutan PKB di Dipenda belum sesuai dengan administrasi perpajakan yang berlaku dan pelaksanaan penegakan hukum belum dapat meningkatkan penerimaan pajak daerah.

Ketiga, penelitian yang ditulis oleh Siat Lie merupakan penelitian tentang penetapan NJKB yang mempersalahkan bagaimana pelaksanaan penetapan NJKB di Jakarta dan penetapan yang tepat agar sesuai dengan HPU. Tujuan dari skripsi yang ditulisnya adalah untuk menjelaskan mengenai pelaksanaan penetapan NJKB dan alternatif-alternatif penetapan NJKB yang tepat. Metode pendekatan yang digunakan adalah kualitatif dengan teknik pengumpulan datanya melalui

wawancara, pengamatan, dokumen, dan kesan visual. Teknik analisis data menggunakan analisis data kualitatif. Hasil yang didapat dari penelitian Siat Lie diantaranya menyimpulkan proses penetapan NJKB dilakukan melalui tahap penyusunan dan pengumpulan data harga kendaraan, penyusunan peraturan Mendagri, dan penetapan NJKB berdasarkan peraturan Gubernur. Selain itu kesimpulan lain yang dapat diambil adalah adanya alternatif kebijakan lain untuk menetapkan NJKB yaitu pengalihan wewenang dari pusat ke daerah.

Keempat, tesis yang ditulis oleh Krisna mempermasalahkan tentang apakah efektifitas pemungutan PKB oleh Dipenda di DKI Jakarta telah tercapai. Selain itu, Krisna juga mempermasalahkan tentang persepsi masyarakat/wajib mengenai pemungutan PKB yang telah dilakukan selama ini di DKI Jakarta. Tujuan dari tesis yang dibuat oleh Krisna ini adalah untuk menggambarkan dan menganalisis efektifitas pemungutan PKB di DKI Jakarta dan tanggapan masyarakat mengenai pemungutan PKB di DKI Jakarta. Tipe penelitian yang digunakan oleh Krisna adalah deskriptif analisis. Metode pengumpulan data dilakukan dengan 2 cara yaitu, studi kepustakaan dan studi lapangan. Teknik pengolahan data dilakukan dengan cara ditabulasikan dan diolah melalui metode deskriptif, yaitu dengan metode data frekuensi dan tabulasi silang. Kesimpulan yang didapat oleh Krisna dalam penelitiannya adalah Dipenda telah mencapai efektifitas jika dikaitkan dengan rencana. Namun jika dikaitkan dengan potensi, Dipenda dapat dikatakan belum mencapai keefektifan karena masih terdapat sekitar 5-10% kendaraan yang belum tercatat sehingga berakibat hilangnya sejumlah potensi pajak. Hasil lain juga memberikan kesimpulan bahwa masyarakat/wajib pajak menilai negatif terhadap pemungutan PKB yang diakibatkan faktor-faktor seperti kurang baiknya pelayanan yang diberikan dan ketidakmudahan dalam melakukan pembayaran pajak.

Kelima, tesis yang ditulis Erwin Yudhotomo yang mengangkat permasalahan mengenai pelaksanaan pembayaran PKB khususnya di DKI Jakarta dan kemungkinan-kemungkinan terdapat penyimpangan di dalamnya. Tujuan dari tulisan yang dibuat oleh Erwin ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan PKB di DKI Jakarta pada tahun 2005 dengan tetap memperhatikan PKB sebagai pajak yang dibayarkan atas kekayaan, kerusakan jalan, dan polusi udara. Selain itu

tujuan berikutnya untuk mengetahui kebijakan-kebijakan yang sekiranya dapat ditetapkan dalam hal pengenaan PKB di DKI Jakarta. Metode yang digunakan dalam tesis ini adalah regresi berganda dengan tujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi terhadap besarnya pembayaran PKB di DKI Jakarta. Teknik pengambilan data menggunakan studi kepustakaan dan studi lapangan yang berfokus pada data-data mengenai Peraturan Pemerintah tentang PKB dan data-data kendaraan yang ada di provinsi DKI Jakarta. Teknik analisis data akan dilakukan dengan metode regresi berganda untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel-variabel terhadap besarnya pembayaran PKB. Hasil dari penelitian Erwin ini dijabarkan dalam kesimpulan bahwa nilai jual kendaraan, usia kendaraan, kapasitas mesin, dan jenis bahan bakar mempengaruhi besarnya jumlah PKB yang dibayar oleh para pemilik kendaraan. Erwin juga menulis kesimpulan bahwa masih terdapat penyimpangan-penyimpangan dalam kebijakan pembayaran PKB yang dapat merugikan masyarakat wajib pajak serta adanya ketidaksesuaian antara besarnya tarif pajak yang telah ditentukan dengan yang benar-benar dibayar oleh masyarakat.

Penelitian-penelitian terdahulu tersebut menjadi rujukan peneliti karena memberikan informasi bagi peneliti dalam mengembangkan penelitian yang dilakukan. Dari penelitian-penelitian terdahulu tersebut, peneliti mendapatkan data mengenai apa saja dasar-dasar dari suatu obyek dipungut Pajak Kendaraan Bermotor, pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor khususnya di provinsi DKI Jakarta, kebijakan pajak daerah terutama mengenai kriteria yang harus dipenuhi agar dapat menjadi obyek pengenaan pajak daerah, penetapan NJKB dan permasalahannya, dasar hukum ditetapkannya PKB dan argument-argumen yang mendukung penetapan PKB di Indonesia.

Data-data tersebut menjadi rujukan bagi peneliti baik itu menjadi bahan tambahan tulisan penelitian ataupun menjadi kerangka pemikiran peneliti. Dengan begitu, penelitian-penelitian terdahulu dapat membantu dalam memecahkan masalah yang diangkat oleh peneliti dan sekaligus membantu peneliti dalam melengkapi penelitian-penelitian tentang Pajak Kendaraan Bermotor.

Di bawah ini merupakan perbandingan antara penelitian-penelitian sebelumnya mengenai Pajak Kendaraan Bermotor.

Tabel 2.1
Tinjauan Pustaka

Peneliti	Judul	Metode penelitian	Tujuan penelitian	Simpulan
Tiska Febrianti Kawaii	Penetapan Pajak Kendaraan Bermotor atas Kendaraan Bermotor Yang Digunakan di Area Bandar Udara Dalam Rangka Peningkatan Penerimaan Daerah	Metode pendekatan penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode pendekatan kualitatif dengan cara pengumpulan data dengan mewawancarai orang-orang yang berkompeten dalam bidang pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor.	Mengetahui kemungkinan kendaraan bermotor yang digunakan di area bandar udara dapat dijadikan objek Pajak Kendaraan Bermotor dan mengetahui perlakuan atas Pajak Kendaraan Bermotor yang sesuai terhadap kendaraan yang digunakan di area bandar udara.	Atas kendaraan bermotor yang digunakan khusus di area bandar udara adalah dapat dijadikan objek pajak kendaraan bermotor, namun belum dapat dipungut Pajak Kendaraan Bermotor karena tidak memenuhi syarat terdaftar di kepolisian atas dasar penggunaan di jalan umum.
Andika Lukman	Analisis Pelaksanaan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Di Provinsi DKI Jakarta	Metode pendekatan penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode pendekatan kualitatif dengan cara pengumpulan data dengan studi kepustakaan dan studi lapangan.	Untuk menganalisis kesesuaian pelaksanaan kegiatan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Dinas Pendapatan Daerah dengan administrasi perpajakan yang berlaku dan untuk menganalisis peran penegakan hukum (<i>law enforcement</i>) dalam pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor oleh Dinas Pendapatan	Pelaksanaan kegiatan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Dinas Pendapatan Daerah belum sesuai dengan administrasi perpajakan yang berlaku terutama pada kegiatan penagihan. Pelaksanaan penegakan hukum belum dapat meningkatkan penerimaan pajak daerah. Hal ini disebabkan karena tidak

Peneliti	Judul	Metode penelitian	Tujuan penelitian	Simpulan
			Daerah dapat meningkatkan penerimaan pajak daerah di Provinsi DKI Jakarta.	adanya kewenangan dari Dinas Pendapatan Daerah untuk menilang atau menangkap pemilik kendaraan bermotor yang belum membayar pajak.
Siat Lie	Penetapan NJKB Pada Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor (Suatu Studi Di DKI Jakarta)	Metode pendekatan penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode pendekatan kualitatif dengan cara pengumpulan data melalui wawancara, pengamatan, dokumen, dan kesan visual.	Menjelaskan mengenai pelaksanaan penetapan NJKB dan menjelaskan alternatif-alternatif penetapan NJKB yang tepat.	Proses penetapan NJKB terdiri dari penyusunan dan pengumpulan data kendaraan serta pembuatan peraturan untuk menetapkan NJKB. Alternatif kebijakan penetapan NJKB agar lebih lebih mencerminkan HPU adalah dengan mengalihkan kewenangan penetapan NJKB dari pusat ke daerah.
Krisna	Analisis Efektivitas Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Pada Dinas Pendapatan Daerah DKI Jakarta	Tipe penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis dengan metode pengumpulan data studi kepustakaan dan studi lapangan melalui wawancara.	Menggambarkan dan menganalisis efektivitas penerimaan PKB DKI Jakarta serta tanggapan masyarakat terhadap pelaksanaan pemungutan PKB di DKI Jakarta	Dinas Pendapatan Daerah Jakarta berhasil mencapai efektivitas pemungutan jika dikaitkan dengan rencana. Masyarakat menilai pelaksanaan pemungutan PKB cenderung negatif dengan hasil

Peneliti	Judul	Metode penelitian	Tujuan penelitian	Simpulan
				pelaksanaan pemungutannya.
Erwin Yudhoto mo	Evaluasi Terhadap penetapan Pajak Kendaraan Bermotor Di propinsi DKI Jakarta Tahun 2005	Penelitian ini menggunakan metode regresi berganda dengan menggunakan data-data kendaraan yang berada di DKI Jakarta. Pengolahan data lebih lanjut akan menggunakan populasi kendaraan dan diestimasi dengan menggunakan metode regresi berganda untuk mengetahui seberapa besar pengaruh.	Mengetahui pelaksanaan pembayaran PKB dari segi kekayaan, kerusakan jalan, dan polusi udara di DKI Jakarta tahun 2005 dan mengetahui kebijakan-kebijakan yang sekiranya dapat ditetapkan dalam hal peneanaan PKB	Pembayaran PKB berdasar dari segi kekayaan dan kerusakan jalan telah sesuai, namun jika dilihat dari segi akibat polusi udara, maka peneanaan PKB belum sepenuhnya sesuai. Kebijakan-kebijakan yang telah dibuat belum sepenuhnya digunakan untuk pembayaran PKB contohnya dalam hal adanya penetapan peraturan baru yang belum dipakai untuk melakukan pemungutan PKB.

Dibandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya, penelitian tentang peneanaan PKB terhadap mobil bekas taksi yang diteliti oleh peneliti mempunyai suatu perbedaan tersendiri. Penelitian yang diangkat oleh peneliti ini mempermasalahkan pada suatu obyek PKB yaitu kendaraan bermotor mobil bekas taksi yang memang belum pernah diangkat sebelumnya sebagai bahan penelitian. Penelitian ini juga berfokus pada permasalahan tentang penentuan NJKB sebagai dasar penghitungan PKB terhadap suatu kendaraan. Oleh karena itu penelitian yang diangkat oleh peneliti dapat dikatakan tidak sama dengan penelitian-penelitian sebelumnya dan juga dapat dikatakan sebagai pelengkap terhadap penelitian-penelitian tentang PKB yang telah ditulis sebelumnya.

2.2 Kerangka Teori

2.2.1. Konsep Pajak Daerah

Pajak daerah merupakan pajak yang dipungut oleh daerah dan digunakan untuk membiayai rumah tangganya. (Mardiasmo, 1999, hal 5). Tidak berbeda dengan pernyataan Mardiasmo, Devas pun menyebutkan ciri-ciri yang sama mengenai pengertian pajak daerah, yaitu (Devas, 1989, hal 61-62) :

- Pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah dengan peraturan dari daerah sendiri.
- Pajak yang dipungut berdasarkan peraturan nasional tetapi penerapan tarifnya dilakukan oleh pemerintah daerah.
- Pajak yang ditetapkan dan atau dipungut oleh pemerintah daerah.
- Pajak yang dipungut dan diadministrasikan oleh pemerintah pusat tetapi hasil pungutannya diberikan kepada, dibagihasilkan dengan, atau dibebani pungutan tambahan (opsen) oleh pemerintah daerah.

Pemungutan pajak daerah didasarkan pada peraturan daerah, namun demikian pajak daerah tidak terlepas dari pajak negara, karena pajak daerah merupakan bagian dari pajak negara secara nasional. Hal tersebut sejalan dengan pemikiran Soelarno yang menyatakan bahwa pajak daerah adalah pajak asli daerah maupun pajak negara yang diserahkan kepada daerah, yang pemungutannya diselenggarakan oleh daerah di dalam wilayah kekuasaannya, yang gunanya membiayai pengeluaran daerah berhubungan dengan tugas dan kewajiban mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. (Soelarno, 1999, hal 198).

Untuk membedakan pajak yang dipungut oleh daerah dengan pajak yang dipungut oleh pusat, Devano dan Kurnia (2006, hal 41) menegaskan bahwa ruang lingkup pajak daerah terbatas hanya pada objek yang belum dikenakan pajak pusat. Oleh karena itu, Bird (2000, hal 7) mengatakan pajak daerah harus mempunyai karakteristik sebagai berikut :

- A "truly local" tax might be defined as one of that is :*
- a. Assessed by a local government.*
 - b. At rates dedicated by that government.*
 - c. Collected by that government; and*
 - d. Whose proceeds accrue to that government.*

Sebenarnya, antara pajak umum dan pajak daerah (terutama yang mengenai asas hukumnya), dapat dikatakan tidak ada perbedaannya secara prinsip. Perbedaan terletak pada ruang lingkup yang akan dijadikan objek pajak. Lapangan pajak daerah adalah lapangan yang belum digali oleh negara. Ketentuan seperti itu ialah maksudnya untuk mencegah pemungutan pajak ganda yang akibatnya sangat memberatkan para wajib pajak. Dalam hal suatu pungutan pajak daerah akan merupakan suatu pajak ganda, maka daerah hanya berhak memungut tambahan saja atas pajak yang dipungut oleh negara itu. (Brotodiharjo, 1995, hal 104)

Syarat-syarat suatu objek pajak dapat dikategorikan sebagai pajak daerah, harus berdasarkan kriteria sebagai berikut (Samudra, 2005, hal 43):

1. Tidak boleh bertentangan dengan kebijaksanaan Pemerintah Pusat
2. Sederhana
3. Jenisnya tidak terlalu banyak
4. Lapangan pajaknya tidak melampaui atau mencampuri pajak pusat
5. Berkembang sejalan dengan perkembangan kemakmuran di daerah tersebut
6. Biaya administrasi rendah
7. Beban pajak relatif seimbang
8. Dasar pengenaan yang sama diterapkan secara nasional.

Untuk menilai suatu pajak daerah yang dilaksanakan, dapat menggunakan ukuran-ukuran sebagai berikut (Samudra, 2005, hal 61) :

- a. Hasil (*Yield*), yaitu memadai tidaknya hasil suatu pajak dalam kaitannya dengan berbagai layanan yang dibiayainya, stabilitas dan mudah tidaknya memperkirakan besar hasilnya itu dan elastisitas hasil pajak terhadap inflasi, pertumbuhan penduduk disebut juga perbandingan hasil pajak dengan biaya pungutan.
- b. Keadilan (*Equity*), yaitu dasar pajak dan kewajiban membayar harus jelas dan tidak sewenang-wenang, pajak bersangkutan harus adil baik secara horizontal maupun vertikal. Secara horizontal artinya adalah orang atau objek pajak yang mempunyai kedudukan ekonomi sama maka dikenakan

beban pajak yang sama dan yang mempunyai kedudukan ekonomi lebih besar hendaknya memberikan sumbangan yang lebih besar serta pajak tersebut haruslah adil dari tempat ke tempat dalam arti hendaknya tidak ada perbedaan-perbedaan besar dan sewenang-wenang dalam beban pajak dari satu daerah ke daerah lain, kecuali jika perbedaan ini mencerminkan perbedaan dalam cara menyediakan layanan masyarakat.

- c. Daya guna ekonomi (*economic efficiency*), artinya pajak hendaknya mendorong atau tidak menghambat penggunaan sumber daya secara berdaya guna dalam kehidupan ekonomi.
- d. Kemampuan melaksanakan (*ability to implement*), yaitu suatu pajak haruslah dapat dilaksanakan, dari sudut kemauan politik dan kemauan tata usaha
- e. Kecocokan dengan sumber penerimaan daerah (*suitability as a local revenue source*), yaitu harus jelas kepada daerah mana suatu pajak harus dibayarkan, dan tempat memungut pajak sedapat mungkin sama dengan tempat akhir beban pajak; pajak tidak mudah dihindari, dengan cara memindahkan objek pajak dari suatu daerah ke daerah lain; pajak daerah jangan hendaknya mempertajam perbedaan-perbedaan antara daerah, dari segi potensi ekonomi masing-masing; dan pajak hendaknya tidak menimbulkan beban yang lebih besar dari kemampuan tata usaha pajak daerah.

2.2.2 Konsep Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

Sebelum motorisasi ditemukan, orang tidak terlalu memikirkan peningkatan kualitas dan kuantitas jaringan jalan raya, baik untuk pengaspalan (*hotmix*) ataupun aspal beton, termasuk pula *cost* yang akan dikeluarkan. Akan tetapi, dengan ditemukannya motorisasi tersebut, dan dari tahun ke tahun perkembangannya demikian pesat, maka lalu timbul berbagai masalah, terutama yang menyangkut *cost* tadi. Berapa biaya yang harus dikeluarkan untuk pembangunan, untuk pemeliharaan jalan termasuk jaringan-jaringan jalan, juga jembatan dan trotoar? Apakah biaya itu seimbang dengan pungutan, jika

dilakukan pungutan pajak atas pemilik kendaraan bermotor? (Samudra, 2005, hal 140)

Dalam beberapa literature *public finance*, jalan raya dimasukkan ke dalam kategori *public goods* yang tidak murni sifatnya. Ada perbedaan antara *public goods* yang murni dengan *public goods* yang tidak murni. *Public goods* yang murni adalah barang yang dipakai atau dikonsumsi, tetapi tidak dikenakan biaya (*charge*) oleh pemerintah. Sedangkan *public goods* yang tidak murni adalah merupakan barang yang dapat dikenakan biaya, sehubungan dengan dipakai atau dikonsumsinya barang tersebut oleh konsumen. (Suparmoko dalam Drs. Iskandarsyah dan Arief Djanin, 1979, hal 469)

Walter dalam bukunya “The Economic of Road User Charge” mengatakan bahwa karena jalan raya merupakan *public goods* yang tidak murni sifatnya, maka pemerintah berhak memungut biaya atas pemakaian jalan tersebut. Biaya yang dikenakan terhadap pemakai jalan dapat berbentuk bea-bea dan atau pajak. Hal ini disebabkan bahwa jalan raya tersebut memberikan manfaat langsung dan dapat dirasakan oleh pemakai jalan. Dalam literature *The Economic of Road User Charge* dapat diinterpretasikan, bahwa setiap pemakai jalan raya harus membayar sejumlah biaya kepada pemerintah, oleh karena kendaraan tersebut menimbulkan kerusakan terhadap jalan raya. (Samudra, 1995, hal 142). Kendaraan bermotor dan jalan raya merupakan suatu korelasi kuat dan saling ketergantungan antara satu dengan yang lainnya, dimana angkutan kendaraan bermotor merupakan sarana dan jalan-jalan raya adalah prasarana angkutannya. (Siregar, 1981, hal 38).

Pajak Kendaraan Bermotor cocok sebagai sumber pendapatan daerah karena beberapa hal, seperti (Devas, 1989, hal 63): adanya hubungan yang jelas antara pajak dan pengeluaran pemerintah daerah untuk jalan, tempat objek pajak, dan jenis pajaknya mudah ditentukan, biaya pungut yang rendah dan mudah untuk dilaksanakan. Sifat pungutan pajak atas kendaraan bermotor adalah untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran tertentu yang sudah spesifik (*earmarked tax*) dan hasil pemungutan pajak untuk kendaraan bermotor, misalnya digunakan untuk memelihara jalan-jalan. Oleh karena itulah, jenis pungutan pajak ini mempunyai beberapa kelebihan khususnya masalah transparansi dan akuntabilitas penggunaannya (Rosdiana dan Tarigan, 2005, hal 92). Hanya saja konsep

earmarked tax tidak diaplikasikan di Indonesia yang disebabkan Indonesia menganut *general post* dimana penerimaan yang bersumber dari pajak dikumpulkan menjadi satu tanpa membedakan jenis pajaknya. *Earmarked tax* dan *road user taxation* merupakan konsep dasar yang melatarbelakangi diberlakukannya Pajak Kendaraan Bermotor. Dimana prinsip *road user taxation* adalah menekankan pada biaya kerusakan jalan, sedangkan *earmarked tax* lebih menekankan pada proses pengalokasiannya. Pengaplikasian konsep tersebut dapat terlihat dari pendekatan yang digunakan untuk mengetahui DPP PKB yang tercermin dari bobot kendaraan bermotor. Pendekatan yang dipakai pendekatan *cost of service* yang artinya, besarnya pajak sebanding dengan biaya yang ditimbulkan oleh pemakai jalan, maksudnya adalah pajak yang dikenakan untuk setiap kendaraan bermotor tergantung pada beratnya kendaraan tersebut di jalan raya (Siregar, 1981, hal 53). Pembiayaan jalan raya harus dibebankan kepada semua pemakai jalan raya dengan mengenakan pajak jalan dan Pajak Kendaraan Bermotor dan pungutan-pungutan lainnya sedemikian rupa, sehingga pembiayaan jalan raya tersebut dapat ditutupi. Keserasian antara besarnya biaya jalan raya dan besarnya pajak yang dikenakan kepada pemakai jalan raya akan menunjukkan bahwa penggunaan jalan raya sudah optimal. (Samudra, 2005, hal 60)

Untuk mencapai keserasian diatas, ada dua pendekatan dalam menetapkan besarnya pembebanan biaya jalan raya kepada pemakai jalan yakni (Muchtarrudin Siregar, 1981, hal 52) :

a. Pendekatan *benefits received*

Pemakai jalan atau pemilik kendaraan bermotor dikenakan pajak sebanding dengan manfaat yang diterima. Pajaknya sama dengan biaya pemeliharaan untuk setiap kilometer pemeliharaan jalan raya ditambah biaya congesti. Pendekatan ini dipakai untuk kebijaksanaan dalam merangsang pertumbuhan ekonomi. Kendaraan komersial yang penting peranannya dalam melancarkan arus barang dan penumpang diberikan keringanan pajak. Sedangkan kendaraan sedan mewah yang pemiliknya sangat mampu membayar dikenakan pajak tinggi.

b. Pendekatan *the cost of service*

Yaitu besarnya pajak sebanding dengan biaya yang ditimbulkan oleh pemakai jalan, karena itu pajak untuk kendaraan bermotor truk dan bus akan lebih besar dibandingkan dengan Pajak Kendaraan Bermotor sedan. Sebab truk dan bus dapat menimbulkan kerusakan yang lebih besar dibandingkan terhadap kendaraan semacam sedan, yang mengakibatkan biaya pemeliharaan jalan yang ditimbulkan akan lebih besar pula.

Pendekatan *the cost of service* kurang memperhatikan keadaan daya beli dan kemampuan masyarakat, kurang sejalan dengan kebijakan untuk merangsang pertumbuhan golongan ekonomi lemah. Pendekatan *benefits received* lebih cenderung bersifat diskriminatif terhadap jenis kendaraan bermotor, sedangkan pendekatan *cost of service* tidak bersifat demikian. Pendekatan *cost of service* lebih cenderung kearah dasar pengenaan pajak *gross weight/net weight* (berat kotor atau berat bersih kendaraan bermotor). Artinya adalah besarnya pajak yang dikenakan untuk setiap kendaraan bermotor tergantung pada beratnya kendaraan tersebut berjalan di atas jalan raya. Dua pendekatan ini banyak digunakan dan merupakan dasar dari pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor. (Samudra, 2005, hal 61)

Dalam bukunya, Schultz & Lowell (1965) mengatakan bahwa dasar pengenaan pajak terhadap kendaraan bermotor dapat ditentukan sebagai berikut (Samudra, 1995, hal 146) :

- a. *Gross Weight/Net Weight* (berat kotor atau berat bersih kendaraan bermotor)
- b. *Horse power* (kekuatan mesin)
- c. *Ownership* (kepemilikan)
- d. *Seat Capacity* (kapasitas tempat duduk)
- e. *Type* (jenis kendaraan)

Dasar pengenaan pajak terhadap *gross weight/net weight* disebabkan karena semakin berat suatu kendaraan maka semakin besar pula kerusakan yang ditimbulkannya di jalan raya. Sedangkan kriteria *horse power* disebabkan semakin besar *cylinder capacity* suatu kendaraan, maka semakin besar pula pajaknya. *Ownership* berhubungan dengan kepemilikan kendaraan yaitu apakah milik pribadi

atau badan dan yang sebanding dengan itu. Mengenai kriteria *ownership* menurut pajak, pembelian kendaraan dibedakan atas dua jenis, yaitu untuk kendaraan umum dan kendaraan bermotor pribadi. Untuk kendaraan umum pajaknya lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi. *Seat capacity* berkaitan dengan sedikit atau banyaknya tempat duduk di kendaraan tersebut, besarnya pajak ikut diperhitungkan. *Type* dapat pula disebut jenis, dan yang diperhatikan adalah tentang jenis kendaraan tersebut apakah jenis sedan, truk, bis atau kendaraan roda dua, tiga dan seterusnya. Dalam uraian berikutnya, dikenal pula apa yang disebut dengan *spillover cost*. *Spillover cost* adalah ongkos-ongkos yang disebabkan oleh penambahan dalam jumlah pemakai yang menambah jumlah kemacetan di jalan raya, pertambahan dalam pencemaran udara serta akibat-akibat yang mengurangi keindahan, kebisingan, dan pemandangan yang kotor. (Schultz & Lowell, 1965, hal 146).

Dalam hal pengenaan DPP PKB di Indonesia, dapat dikatakan bahwa semakin tinggi nilai jual kendaraan bermotor maka semakin besar pajak yang dibayar oleh wajib pajak. Melalui DPP tersebut, secara eksplisit menyatakan bahwa orang yang mempunyai pendapatan tinggi akan dikenai pajak yang lebih besar karena orang tersebut mampu membeli kendaraan bermotor dengan nilai jual tinggi. Hal ini tentu saja sudah mencerminkan prinsip keadilan yang ingin dicapai dalam setiap pemungutan pajak. Sedangkan dasar pengenaan pajak terhadap bobot mengandung arti bahwa semakin besar bobot atau berat suatu kendaraan, maka semakin besar pajak yang dikenakan terhadap kendaraan tersebut. Hal ini dikarenakan mobil yang mempunyai bobot yang berat seperti truk mempunyai potensi lebih besar untuk dapat menimbulkan kerusakan jalan. Kerusakan jalan membutuhkan biaya yang besar untuk memperbaikinya sehingga kendaraan yang berbobot besar dikenai pajak tinggi. Hal ini sesuai dengan tujuan pemungutan pajak yakni untuk membiayai fasilitas-fasilitas umum yang dinikmati masyarakat luas. (Zulkarnain, 2008, hal 13)

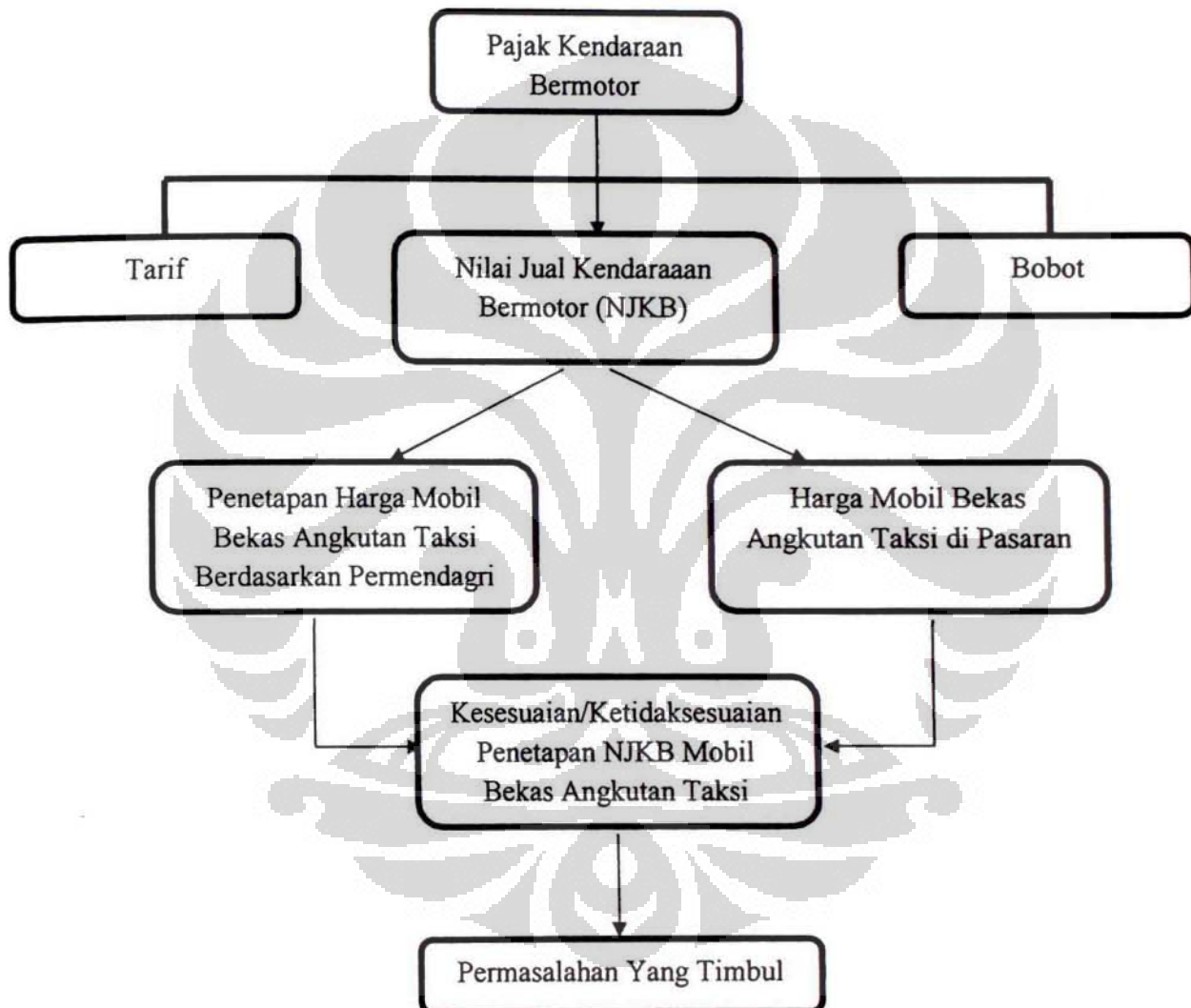
2.3 Kerangka Pemikiran

Pada bagian ini berisi mengenai kerangka pemikiran peneliti yang merupakan konsep-konsep dan pemahaman peneliti akan permasalahan dan

fenomena yang terjadi seputar pajak kendaraan bermotor. Pada bagian ini peneliti akan menuliskan mengenai skema pemikiran peneliti tentang permasalahan yang timbul dari penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) mobil bekas taksi berdasar pada konsep dan teori yang dikumpulkan oleh peneliti. Berikut adalah kerangka pemikiran yang peneliti jabarkan dalam suatu bagan di bawah.

Bagan 2.1

Kerangka Pemikiran



Sumber: Diolah Oleh Peneliti

Peneliti mendapatkan data bahwa ada 3 komponen yang menjadi dasar dari nilai Pajak Kendaraan Bermotor yang dibayar yaitu, tarif, nilai jual kendaraan bermotor (NJKB), dan bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan. NJKB ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri dengan mengeluarkan

Peraturan Menteri Dalam Negeri (Permendagri). Mengenai hal ini, peneliti mendapatkan fenomena bahwa penetapan harga pasaran umum mobil bekas taksi yang diadopsi untuk menjadi NJKB, tidak sesuai dengan harga pasaran umum sebenarnya mobil bekas taksi tersebut. Hal itu didapat dengan membandingkan harga mobil bekas angkutan taksi yang ada di pasaran dengan penetapan NJKB berdasarkan Permendagri. Atas dasar itulah peneliti ingin mengetahui apa-apa saja permasalahan dari penetapan NJKB mobil bekas taksi yang tidak sesuai dengan harga pasaran umum sebenarnya mobil tersebut. Permasalahan itu bisa dilihat dari segi kesesuaian pembayaran pajak berdasarkan konsep peraturan yang berlaku dan permasalahan terhadap wajib pajak.



BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan Penelitian

Berlatar pada permasalahan penetapan NJKB terhadap mobil bekas taksi serta jenis data dan analisisnya, maka pendekatan yang digunakan untuk melakukan penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Bogdan dan Taylor dalam bukunya mengatakan pendekatan kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata, tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Moleong, 1996, hal 4). Menurut Merriam sebagaimana dikutip oleh John W. Creswell, menyebutkan bahwa pendekatan kualitatif mempunyai 6 penafsiran, antara lain (Cresswell, 1994, hal 145) :

- a. Pendekatan kualitatif lebih mengutamakan proses daripada hasil penelitian atau produk penelitian.
- b. Pendekatan kualitatif sangat tertarik dengan fenomena atau gejala sosial.
- c. Peneliti merupakan alat utama untuk memperoleh pengumpulan dan analisis data, dimana data tersebut diperoleh dari wawancara bukan melalui kuisioner atau statistik.
- d. Pendekatan kualitatif melibatkan lapangan, sehingga si peneliti terjun secara langsung ke individu, waktu, tempat, atau instansi untuk melakukan observasi.
- e. Pendekatan kualitatif menggambarkan bahwa peneliti tertarik dengan proses, pengalaman dan memperoleh manfaat dari wawancara dan bukti.
- f. Proses dari pendekatan kualitatif bersifat induksi, sehingga peneliti membangun abstraksi, konsep, hipotesa, dan teori dari kenyataan.

Dengan pendekatan kualitatif yang digunakan, maka diharapkan akan didapat data-data yang membantu peneliti dalam melakukan proses penelitian tentang penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi. Dalam proses penetapan NJKB tersebut, didapat suatu fenomena bahwa penetapan NJKB mobil angkutan bekas taksi tidak sesuai dengan konsep penghitungan PKB yang berdasar pada

harga jual pasaran umum kendaraan. Pendekatan kualitatif yang digunakan juga akan menyebabkan data akan banyak diperoleh melalui wawancara mendalam dari berbagai individu maupun instansi yang terkait dan juga melalui studi kepustakaan.

3.2. Jenis Penelitian

Penelitian yang akan dilakukan dapat dikategorikan ke dalam beberapa jenis, yaitu berdasarkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan dimensi waktu.

Penelitian eksplanasi merupakan penelitian untuk menjawab pertanyaan “mengapa” suatu gejala/fenomena sosial itu terjadi. Penelitian ini berusaha untuk menjawab sebab-musabab suatu peristiwa atau gejala sosial itu terjadi. Tujuan yang ingin dicapai didalam penelitian ini adalah untuk menjelaskan fenomena mengenai penetapan NJKB terhadap mobil bekas taksi beserta permasalahan yang terjadi. Dengan tujuan tersebut, maka peneliti menetapkan bahwa jenis penelitian yang digunakan termasuk dalam kategori penelitian eksplanasi.

Penelitian murni merupakan penelitian yang dilakukan untuk pemenuhan kebutuhan intelektual bagi peneliti dengan menjelaskan pengetahuan yang mendasar mengenai dunia sosial dan apa yang menyebabkan sebuah peristiwa terjadi. Oleh karena penelitian ini lebih berusaha untuk memenuhi kebutuhan intelektual bagi kepentingan akademisi, maka berdasarkan manfaatnya, penelitian ini masuk dalam kategori penelitian murni.

Penelitian *cross-sectional* menurut Neuman sebagai berikut: “*in cross-sectional research, researcher observe at one in time.*” (Neuman, 2000, hal 31). Penelitian *cross sectional* merupakan salah satu kategori dari penelitian ini karena penelitian ini hanya mengambil suatu bagian dari gejala, yaitu Pajak Kendaraan Bermotor terhadap mobil bekas taksi, dan penelitian ini hanya berlangsung pada suatu waktu tertentu, disamping itu penelitian ini juga tidak menjelaskan perubahan sosial yang terjadi.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan proses yang dilakukan peneliti selama berlangsungnya penelitian. Pada penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti adalah studi lapangan dan studi kepustakaan. Studi

lapangan menggunakan metode wawancara mendalam, sedangkan studi kepustakaan melalui pengambilan informasi dari buku, artikel, dan sebagainya.

3.3.1 Studi Lapangan

Studi lapangan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pengumpulan data-data dan wawancara mendalam dari narasumber. Wawancara dilakukan terhadap beberapa pihak yang terkait dengan tujuan untuk mendapatkan data yang lebih akurat. Pihak yang terkait dalam hal ini dapat berupa pihak-pihak di dalam proses penetapan NJKB dan pihak-pihak pembayar Pajak Kendaraan Bermotor mobil bekas taksi.

Berikut adalah daftar beberapa narasumber yang akan diwawancarai oleh peneliti :

1. Kepala Bidang Perencanaan dan Pengembangan Pajak Daerah Dipenda DKI Jakarta selaku instansi yang mengurus penerimaan dan pengalokasian dana yang didapat dari pajak daerah dan retribusi daerah DKI Jakarta.
2. Kepala Seksi Pajak Daerah Kementerian Dalam Negeri, yang merupakan instansi berwenang dalam hal penetapan NJKB
3. Staf penjualan mobil bekas angkutan taksi PT Gamy. PT Gamy merupakan perusahaan taksi yang berlokasi di Jakarta dan mempunyai angkutan taksi yang cukup besar serta bersedia menjadi tempat pencarian data bagi peneliti.
4. Para pemilik mobil bekas angkutan taksi sekaligus wajib pajak yang berjumlah 4 orang.

3.3.2 Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan sebuah metode pengumpulan data dengan cara mengumpulkan teori-teori dan informasi yang dibutuhkan melalui buku-buku yang peneliti peroleh dari perpustakaan, artikel, peraturan, dan lain sebagainya, yang diharapkan dapat membantu peneliti dalam menjelaskan permasalahan yang telah dikemukakan. Melalui studi kepustakaan diharapkan akan diperoleh data sekunder baik berupa teori-teori maupun data lain yang dapat dijadikan tinjauan dan landasan peneliti untuk menganalisis permasalahan-permasalahan yang ada.

3.4 Teknik Analisis Data

Dalam hal analisis data kualitatif, Bogdan menyatakan bahwa :

“Data analysis is the process of systematically searching and arranging the interview transcripts, fieldnotes, and other material that you can accumulate to increase your own understanding of them and to enable you to present what you have discovered to others”

(Sugiyono, 245, 2009)

Analisis data dilakukan dengan mengorganisasikan data, menjabarkannya ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Metode analisis data dalam penelitian kualitatif ini menggunakan teknik deskriptif kualitatif yaitu mendeskripsikan implementasi penerapan NJKB kendaraan bermotor mobil bekas taksi serta penelitian mengenai permasalahan dari penetapan NJKB mobil bekas taksi tersebut. Dalam penelitian ini, pengumpulan data akan difokuskan mengenai proses penetapan NJKB. Proses penetapan NJKB tersebut akan analisis oleh peneliti. Untuk mendukung teknik deskriptif kualitatif yang digunakan, peneliti akan banyak menggunakan tahapan analisis evaluatif. Analisis evaluatif yaitu hasil analisa semua temuan dengan dikaitkan pada suatu standar tertentu (Kuncoro, 2003, p.10). Dalam penelitian ini analisa evaluatif adalah mengenai kebijakan penetapan NJKB dikaitkan dengan standar dasar penetapan NJKB yang ada dalam Undang-Undang. Kebijakan penetapan NJKB yang dilakukan selama ini akan dihubungkan dengan penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi yang tidak sesuai harga pasaran umum. Analisis perbandingan tersebut juga akan mencoba mencari permasalahan-permasalahan yang timbul dari proses penetapan NJKB selama ini..

Untuk melakukan pengumpulan data dan analisis-analisis tersebut, maka diperlukan kegiatan-kegiatan yang dapat membantu dan memudahkan peneliti. Miles and Huberman (1984), mengemukakan bahwa kegiatan dalam melakukan analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus

menerus sampai tuntas. Kegiatan dalam analisis data yaitu *data reduction, data display, dan conclusion drawing/verification*. (Sugiyono, 2009, hal 246)

3.4.1 Reduksi data

Dalam reduksi data, peneliti merangkum, mengambil data yang pokok dan penting, dan membuat kategorisasi. Data-data yang tidak penting akan dibuang untuk memudahkan dalam melakukan analisis. Pendekatan kualitatif yang digunakan akan menggunakan teknik wawancara mendalam dalam pengumpulan datanya. Dalam wawancara tersebut, data yang kita dapatkan nantinya tentu tidak hanya data mengenai permasalahan yang kita angkat. Oleh karena itu, peneliti akan mereduksi data yang terkait dengan proses penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi dan permasalahannya saja.

3.4.2 Penyajian data

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart*, dan sejenisnya.. Wawancara mendalam yang dilakukan peneliti akan mendapatkan jawaban yang tidak terstruktur. Jadi untuk pencantuman jawaban informan yang ditampilkan dalam analisis, peneliti akan melakukan penyajian data penjelasan untuk memudahkan pemaknaan jawaban informan. Dalam penelitian ini, peneliti akan sering menggunakan penyajian data dalam bentuk teks yang bersifat naratif, terutama untuk hal-hal yang menyangkut proses penetapan NJKB.

3.4.3 Penarikan kesimpulan dan verifikasi.

Masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan. Oleh karena itu, kesimpulan yang akan diambil oleh peneliti akan sangat bergantung dengan data-data dan bukti yang valid saat peneliti berada di lapangan. Dalam penelitian ini, kesimpulan mengenai proses penetapan NJKB dan permasalahannya akan dibuat setelah tahapan analisis evaluatif seperti yang dijelaskan di atas. Proses penetapan NJKB akan dikaitkan dengan standar yang ditetapkan dengan Undang-Undang, lalu permasalahan akan dilihat dari proses kebijakan penetapan NJKB dan akibat yang timbul dari kebijakan penetapan NJKB tersebut. Setelah itu peneliti akan memberikan kesimpulan terkait perumusan masalah yang diangkat peneliti.

3.5 Site Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti ingin mengetahui mengenai aspek pengenaan Pajak kendaraan Bermotor terhadap mobil bekas taksi. Untuk mendukung penelitian tersebut, peneliti turun ke lapangan untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dalam rangka proses pencarian jawaban atas permasalahan penelitian. Berdasarkan pada hal tersebut, peneliti menunjungi beberapa lokasi penelitian seperti berikut :

1. PT Gamy yang berlokasi di Jalan TB Simatupang, Jakarta Selatan
2. Kementerian Dalam Negeri yang berlokasi di Jalan Medan Merdeka Utara, Jakarta Pusat
3. Dipenda DKI Jakarta yang berlokasi di Jalan Abdul Muis, Jakarta Pusat.

3.6 Batasan Penelitian

Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian yang terbatas pada kebijakan penetapan NJKB, penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi, dan permasalahan yang timbul dari para wajib pajak mobil bekas angkutan taksi. Fokus penelitian permasalahan wajib pajak juga dibatasi pada pemilik mobil bekas taksi buatan produsen Jepang, pemilik tersebut berada dalam wilayah DKI Jakarta, dan pemilik tersebut hanya mempunyai satu mobil, yaitu mobil bekas angkutan taksi.

3.7 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan dalam hal jumlah perusahaan taksi yang dapat menjadi sumber informasi penelitian bagi peneliti. Dari beberapa perusahaan taksi besar di wilayah DKI Jakarta yang dipilih oleh peneliti, hanya dua perusahaan taksi yang menjual armada taksinya kepada masyarakat umum. Kedua perusahaan taksi itu adalah Blue Bird Group dan Gamy. Dari kedua perusahaan tersebut, hanya perusahaan taksi Gamy yang bersedia memberikan izin bagi peneliti untuk mendapatkan data-data terkait penelitian.

BAB 4
GAMBARAN UMUM UU NO 28 TAHUN 2009 DAN PERATURAN
MENTERI DALAM NEGERI NO 25 TAHUN 2010

4.1. Ketentuan Umum UU No. 28 Tahun 2009

4.1.1. Pengertian

Pajak Kendaraan Bermotor adalah pajak atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah semua 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.

Dahulu, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 18 tahun 1997 ditetapkan Pajak Kendaraan Bermotor yang didalamnya juga telah tercantum mengenai pajak atas kendaraan di atas air. Seiring dengan perubahan Undang-Undang Nomor 18 tahun 1997 menjadi Undang-Undang Nomor 34 tahun 2000 yang diubah lagi menjadi Undang-Undang nomor 28 tahun 2009, terminologi kendaraan bermotor diperluas dan dilakukan pemisahan secara tegas menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan di atas air. Hal ini membuat Pajak Kendaraan Bermotor diperluas menjadi Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air. Dalam praktiknya, jenis pajak ini sering dibagi lagi menjadi dua, yaitu Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Pajak Kendaraan di Atas Air (PKAA). Hal ini wajar saja mengingat kendaraan bermotor pada dasarnya berbeda dengan kendaraan di atas air.

Pengenaan PKB 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 di daerah provinsi yang bersangkutan.

4.1.1.1. Dasar Hukum Pemungutan PKB

Pemungutan PKB di Indonesia saat ini didasarkan pada dasar hukum yang jelas dan kuat sehingga harus dipatuhi oleh masyarakat dan pihak yang terkait. Dasar hukum pemungutan PKB pada suatu provinsi adalah sebagaimana di bawah ini.

- a. Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 yang merupakan perubahan atas Undang-Undang Nomor 34 tahun 2000 dan Undang-Undang nomor 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 65 tahun 2001 tentang Pajak Daerah.
- c. Peraturan daerah provinsi yang mengatur tentang PKB.

Dalam hal daerah DKI Jakarta yang menjadi tempat penelitian bagi peneliti, Peraturan Daerah yang mengatur adalah Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 4 tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor.

- d. Peraturan Menteri Dalam Negeri yang mengatur tentang penetapan NJKB. Saat ini Permendagri yang berlaku adalah Permendagri No. 25 tahun 2010
- e. Peraturan Gubernur yang mengatur tentang PKB sebagai aturan pelaksanaan peraturan daerah tentang PKB. Saat ini peraturan yang berlaku adalah Peraturan Gubernur DKI Jakarta No 140 tahun 2010

Sesuai dengan keputusan Mendagri Nomor 973/3578/PUOD tahun 1987, sistem pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor melalui Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT). Sistem SAMSAT tersebut mulai berlaku tahun 1987 berlaku untuk seluruh Indonesia. Dalam keputusan tersebut, sehubungan dengan penerapan tarif yang berbeda-beda antar daerah, maka perihal Pajak Kendaraan Bermotor diadakan penyeragaman jenis pungutan, tarif, dan sistem pemungutan secara nasional.

4.1.2. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

Pemungutan PKB didasarkan pada Undang-Undang Nomor 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 34 tahun 2000 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009. Selain itu penerapan PKB pada suatu

daerah provinsi didasarkan pada peraturan daerah provinsi yang bersangkutan yang merupakan landasan hukum operasional dalam teknis pelaksanaan pengenaan dan pemungutan PKB 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.

4.1.3. Objek PKB dan Bukan Objek PKB

4.1.3.1 Objek PKB

Objek pajak PKB adalah kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor. Termasuk dalam objek PKB adalah kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor yang digunakan di semua jenis jalan daerat, antara lain, di kawasan bandara, pelabuhan laut, perkebunan, kehutanan, pertanian, pertambangan, industri, perdagangan, dan sarana olahraga dan rekreasi. Pengertian kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor meliputi kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor yang terdaftar di daerah provinsi yang bersangkutan; kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor di daerah provinsi selama jangka waktu tertentu, misalnya sembilan puluh hari berturut-turut; alat-alat berat dan alat-alat besar (termasuk dalam pengertian ini antara lain : *forklif, buldozer, tracktor, whel loader, log loader, skyder, shovel, motor grader, excavator, back hoe, vibrator, compactor, scraper*); serta jenis kendaraan darat lainnya, seperti kereta gandeng.

4.1.3.2 Bukan Objek PKB

Pada PKB, tidak semua kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor dikenakan pajak. Ada beberapa pengecualian yang tidak termasuk objek pajak, yaitu kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh pihak-pihak di bawah ini .

- a. Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor milik BUMN dan BUMD tidak dikecualikan sebagai objek PKB.
- b. Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, dan perwakilan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik. Ketentuan tentang pengecualian

pengenaan PKB bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional berpedoman kepada Keputusan Menteri Keuangan.

- c. Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh subjek pajak lainnya yang diatur dengan peraturan daerah.

Kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor oleh subjek pajak lainnya yang diatur dengan peraturan daerah antara lain sebagaimana di bawah ini.

- a. Orang pribadi yang memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang digunakan untuk keperluan pengolahan lahan pertanian rakyat.
- b. BUMN yang memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang digunakan untuk keperluan keselamatan.
- c. Pabrik atau milik importir yang semata-mata digunakan untuk pameran, untuk dijual, dan tidak dipergunakan dalam lalu lintas bebas.
- d. Turis asing yang berada di daerah untuk jangka waktu enam puluh hari.
- e. Kendaraan pemadam kebakaran.
- f. Kendaraan bermotor yang disegel atau disita oleh negara.

4.1.4. Subjek PKB

Pada PKB, subjek pajak adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor. Sementara itu, yang menjadi wajib pajak adalah orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor. Jika wajib pajak berupa badan, kewajiban perpajakannya diwakili oleh pengurus atau kuasa badan tersebut. Dengan demikian, pada PKB subjek pajak sama dengan wajib pajak, yaitu orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor.

Dalam menjalankan kewajiban perpajakannya, wajib pajak dapat diwakili oleh pihak tertentu yang diperkenankan oleh undang-undang dan peraturan daerah tentang PKB. Wakil wajib pajak bertanggung jawab secara pribadi dan atau secara tanggung renteng atas pembayaran pajak terutang. Selain itu, wajib pajak dapat menunjuk seorang kuasa dengan surat kuasa khusus untuk menjalankan hak dan memenuhi kewajiban perpajakannya.

4.1.5. Dasar Pengenaan, tarif, dan Cara Perhitungan PKB

4.1.5.1 Dasar Pengenaan PKB

Dasar pengenaan PKB dihitung sebagai perkalian dari dua unsur pokok, yaitu:

- I. Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB), yaitu nilai jual kendaraan bermotor yang diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor sebagaimana tercantum dalam tabel Nilai Jual Kendaraan Bermotor yang berlaku.
- II. Bobot, yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor.

NJKB yang dimaksud adalah NJKB yang tercantum dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri yang diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor. Harga pasaran umum adalah harga rata-rata yang diperoleh dari sumber data, antara lain agen tunggal pemegang merek (ATPM) dan asosiasi penjual kendaraan bermotor. NJKB ditetapkan berdasarkan harga pasaran umum minggu pertama bulan Desember tahun pajak sebelumnya. Jika harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor tidak diketahui, NJKB ditentukan berdasarkan faktor-faktor berikut ini:

- 1) isi silinder, yaitu isi ruangan yang berbentuk bulat torak pada mesin kendaraan bermotor yang ikut menentukan besarnya kekuatan mesin dan atau satuan daya;
- 2) penggunaan kendaraan bermotor;
- 3) jenis kendaraan bermotor;
- 4) merek kendaraan bermotor;
- 5) tahun pembuatan kendaraan bermotor;
- 6) berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan;serta
- 7) dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu.

Walaupun demikian, faktor-daktor di atas tidak harus semuanya digunakan dalam menghitung NJKB. Faktor di atas disesuaikan dengan kondisi daerah yang memberlakukan PKB tersebut. Dasar pemikiran penggunaan NJKB sebagai salah

satu unsur dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor adalah agar tercipta suatu keadilan bagi masyarakat dimana setiap orang yang memiliki kendaraan akan membayar pajak sesuai dengan nilai dari kendaraannya. Bagi orang yang kemampuan ekonominya rendah dan memiliki mobil dengan harga yang rendah maka akan dikenakan pajak yang rendah pula. Sebaliknya bagi orang yang kemampuan ekonominya tinggi dan memiliki kendaraan yang mahal maka akan dikenakan pajak yang mahal pula.

Bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor dihitung berdasarkan faktor-faktor di bawah ini.

- a. Tekanan gandar, yang dibedakan atas jumlah sumbu/as, roda, dan berat kendaraan bermotor.
- b. Jenis bahan bakar kendaraan bermotor, yang dibedakan antara lain atas solar, bensin, gas, listrik, atau tenaga surya.
- c. Jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor, yang dibedakan antara lain atas jenis mesin yang 2 tak atau 4 tak; dan ciri-ciri mesin yang 1.000 cc atau 2.000 cc

Bobot dinyatakan sebagai koefisien tertentu. Koefisien sama dengan satu berarti kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan oleh kendaraan bermotor tersebut dianggap masih dalam batas toleransi. Koefisien lebih besar dari satu berarti kendaraan bermotor tersebut berpengaruh buruk terhadap kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan.

Awal mula penggunaan bobot sebagai salah satu dasar pengenaan PKB adalah suatu bentuk dari *road user tax*. Dimana bila kendaraan memiliki potensi yang lebih besar untuk merusak jalan dan mencemarkan lingkungan maka akan memiliki bobot yang semakin tinggi. Sejak tahun 2002, dasar pengenaan pajak tidak lagi dikalikan dengan bobot yang beragam, tapi hanya dikalikan bobot yang nilainya berkisar antara 1 atau 1,3. Penghapusan nilai bobot yang beragam terkait dengan adanya kesulitan yang dialami oleh petugas SAMSAT untuk menjelaskan mengenai dasar pengenaan bobot kendaraan. Untuk mengimbangi agar penerimaan dari Pajak Kendaraan Bermotor tidak mengalami penurunan dari penyederhanaan bobot tersebut, maka para pimpinan Dinas Pendapatan Daerah

sepakat untuk menetapkan harga pasaran umum yang naik berkisar antara 15%-20%. Dengan kenaikan harga pasaran umum tersebut, maka dasar pengenaan pajak juga akan naik karena komponennya terdiri dari NJKB yang berasal dari harga pasaran umum. Hal ini didiskusikan dengan tim dari Kementerian Dalam Negeri dan akan dijadikan acuan dalam membuat peraturan Mendagri tentang NJKB sebagai dasar penetapan PKB dan BBNKB bagi seluruh daerah.

Penghitungan dasar pengenaan PKB dinyatakan dalam suatu tabel yang ditetapkan oleh menteri Dalam negeri dengan pertimbangan Menteri keuangan. Tabel ini ditinjau kembali setiap tahun. Dengan demikian, besarnya dasar pengenaan pajak dapat berubah dari waktu ke waktu sesuai dengan perkembangan harga pasaran. Dasar pengenaan PKB yang meliputi NJKB dan bobot ditetapkan dengan keputusan gubernur berdasarkan tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri.

4.1.5.2 Tarif dan Perhitungan PKB

Tarif PKB berlaku sama pada setiap provinsi yang memungut PKB. Tarif PKB ditetapkan dengan peraturan daerah provinsi. Sesuai Peraturan pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 Pasal 5 tarif PKB dibagi menjadi tiga kelompok sesuai dengan jenis penguasaan kendaraan bermotor, yaitu sebesar:

- a. 1,5% untuk kendaraan bermotor bukan umum;
- b. 1% untuk kendaraan bermotor umum, yaitu kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran; dan
- c. 0,5% untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

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 berikut:

$$\begin{aligned} \text{Pajak Terutang} &= \text{Tarif Pajak} \times \text{Dasar Pengenaan Pajak} \\ &= \text{Tarif Pajak} \times (\text{NJKB} \times \text{Bobot}) \end{aligned}$$

4.1.6. Saat Terutang Pajak, masa Pajak, dan Wilayah Pemungutan PKB

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 Pajak Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh

pemerintah daerah provinsi setempat. Saat pajak terutang dalam masa pajak terjadi pada saat pendaftaran kendaraan bermotor.

Pada PKB pajak terutang dikenakan untuk masa pajak dua belas bulan berurut-turut dihitung mulai saat pendaftaran kendaraan bermotor. Pemungutan PKB merupakan satu kesatuan dengan pengurusan administrasi kendaraan bermotor lainnya. PKB dibayar sekaligus di muka untuk masa pajak dua belas bulan ke depan. Kewajiban pajak yang berakhir sebelum dua belas bulan karena sesuatu hal, besarnya pajak yang terhutang dihitung berdasarkan jumlah bulan berjalan. Hal ini berarti PKB yang karena suatu dan lain hal masa pajaknya tidak sampai dua belas bulan, dapat dilakukan restitusi. Pengertian suatu dan lain hal antara lain kendaraan bermotor didaftarkan di daerah lain (mutasi daerah tempat pendaftaran kendaraan bermotor) atau kendaraan bermotor yang rusak dan tidak dapat digunakan lagi karena *force majeure*.

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

4.2. Ketentuan Umum Peraturan Menteri Dalam Negeri No 25 Tahun 2010

4.2.1. Penetapan Dasar Pengenaan PKB

Penghitungan dasar pengenaan PKB berdasarkan perkalian nilai jual kendaraan bermotor dan bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat ditetapkan berdasarkan HPU atas suatu kendaraan bermotor pada minggu pertama bulan Desember tahun pajak sebelumnya. Nilai jual kendaraan bermotor yang menjadi dasar pengenaan PKB tercantum dalam kolom tabel peraturan yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri.

Khusus untuk kendaraan umum dan kendaraan alat-alat berat, dasar pengenaan PKB tidak ditetapkan secara penuh (100%). Kendaraan umum dan alat-alat berat masing-masing ditetapkan dasar pengenaan PKB sebesar 60% dan 40%. Perubahan bentuk terhadap kendaraan bermotor yang dilakukan akan

membuat penambahan dasar pengenaan PKB yang didasarkan atas nilai jual ubah bentuk. Sehingga untuk pengenaan PKB kendaraan bermotor ubah bentuk, dasar pengenaan PKB adalah hasil penjumlahan dari nilai jual kendaraan bermotor dan nilai jual ubah bentuk. Nilai jual ubah yang menjadi tambahan dasar pengenaan PKB tercantum dalam kolom tabel peraturan yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri.

4.2.2. Penetapan Dasar Pengenaan PKB Oleh Gubernur

Gubernur menetapkan dasar pengenaan PKB untuk kendaraan bermotor bagi kendaraan yang jenis, merek dan tipenya yang belum tercantum dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri ini, dengan ketentuan:

1. Untuk tahun pembuatan terbaru nilai jualnya ditetapkan 10% (sepuluh persen) di bawah harga kosong (off the road) atau 21,5% di bawah perkiraan harga isi (on the road).
2. Untuk tahun pembuatan lebih tua, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan HPU atau dengan membandingkan jenis, merek, tipe, isi silinder, dan tahun pembuatan dari negara produsen yang sama.

Gubernur juga berwenang menetapkan dasar pengenaan PKB pada tahun tertentu yang belum tercatat, namun kendaraan tersebut telah dicatat harganya pada suatu tahun berikutnya atau sebelumnya. Hal itu dapat dilaksanakan dengan ketentuan

1. Untuk tahun pembuatan lebih baru, nilai jualnya ditetapkan dengan penambahan 5% (lima persen) setiap tahun dari nilai jual tahun sebelumnya.
2. Untuk tahun pembuatan lebih tua, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan nilai jual tahun pembuatan terakhir sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran Peraturan Menteri Dalam Negeri dengan penurunan 5% (lima persen) setiap tahun dengan maksimal penurunan 5 (lima) tingkat atau disesuaikan dengan HPU yang berlaku di Daerah masing-masing.

Penetapan dasar pengenaan PKB dengan Peraturan Gubernur tersebut harus dilaporkan kepada Menteri Dalam Negeri selambatnya 7 hari setelah ditetapkan.

BAB 5

ANALISIS PENETAPAN NJKB MOBIL BEKAS ANGKUTAN TAKSI

Pendapatan daerah yang bersumber dari pajak daerah merupakan suatu sumber pendapatan yang sangat potensial bagi pemerintah daerah. Pajak Kendaraan Bermotor merupakan salah satu jenis pajak daerah disamping adanya jenis pajak lain. Pajak Kendaraan Bermotor di wilayah DKI Jakarta pemungutannya diatur dalam Perda DKI Jakarta No 4 tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor dengan mengacu kepada UU No 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Berdasar pada Undan-Undang tersebut, kita dapat mengetahui pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor didasarkan atas tarif yang berlaku dengan dikalikan kepada dasar pengenaan pajaknya (DPP). Saat ini Pajak Kendaraan Bermotor mempunyai tiga (3) tingkatan tarif (Republik Indonesia, UU No 28 Tahun 2009) :

1. 1,5% untuk kendaraan bermotor bukan umum
2. 1% untuk kendaraan bermotor umum
3. 0,5% untuk kendaraan bermotor jenis alat-alat berat.

Tarif yang digunakan di Indonesia mengikuti pendekatan *benefits received* dalam menentukan besarnya biaya yang harus ditanggung. Tarif tersebut lebih mengutamakan kelancaran pertumbuhan ekonomi. Hal itu terlihat dari pengenaan tarif yang lebih rendah untuk kendaraan bermotor jenis alat-alat berat dan kendaraan bermotor umum dibandingkan dengan kendaraan bermotor pribadi. Tarif tersebut kemudian akan dikalikan dengan DPP yang bersumber dari nilai jual kendaraan bermotor (NJKB) dan bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan.

Nilai jual kendaraan bermotor berasal dari harga pasaran umum kendaraan bermotor yang ditetapkan pada minggu pertama bulan Desember. Hal tersebut juga ditegaskan berdasarkan pernyataan seorang kepala seksi pajak daerah di Kementerian Dalam Negeri yang menyatakan bahwa :

“nilai jual kendaraan bermotor ditetapkan berdasarkan harga pasaran umum kendaraan bermotor dari seluruh daerah di Indonesia.” (wawancara, 31 Mei 2010)

Harga pasaran umum merupakan harga rata-rata pasaran untuk mobil sejenis yang diperoleh dari Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) atau dari asosiasi penjual kendaraan bermotor. Hal tersebut juga ditegaskan berdasarkan informasi yang didapat dari salah satu narasumber peneliti yang mengatakan bahwa :

“harga pasaran umum didapat dari harga rata-rata harga jual kendaraan tersebut di seluruh Indonesia. Jadi jika harga suatu kendaraan berbeda pada suatu daerah dengan daerah lainnya, maka yang kita tetapkan adalah harga rata-ratanya.” (wawancara, 31 Mei 2010)

Jika harga pasaran umum tidak diketahui, cara yang ditetapkan untuk menetapkan NJKB suatu kendaraan dapat dilakukan dengan membandingkan jenis, merek, tipe, isi silinder, dan tahun pembuatan dari negara produsen mobil lain di negara yang sama.

Untuk masalah ketentuan bobot, hal tersebut dikaitkan dengan eksternalitas negatif dari suatu kendaraan yang berupa kerusakan jalan atau pencemaran terhadap lingkungan. Bobot dinyatakan dalam suatu koefisien yang menandakan efek dari kendaraan itu terhadap kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan. Penetapan bobot yang dilakukan di Indonesia mengikuti konsep pendekatan *cost to service* dalam menentukan besarnya biaya yang harus ditanggung. Kendaraan seperti truk dan angkutan barang lainnya akan ditetapkan dengan koefisien lebih tinggi karena berpotensi menyebabkan kerusakan jalan yang lebih besar dibandingkan kendaraan-kendaraan kecil lainnya akibat berat kendarannya yang memang lebih besar.

Berdasarkan analisis tersebut, dapat dikatakan Indonesia menganut pendekatan campuran antara *benefits received* dan *cost to service*. Dengan pendekatan campuran yang dianut tersebut diharapkan dapat tercapai fungsi pajak dalam hal pemenuhan anggaran (*budgetair*) dan pengaturan bagi lingkungan, keadilan pemungutan, dan pengembangan jalan untuk kedepannya (*regulerend*).

5.1. Analisis Kebijakan Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) Mobil Baru dan Mobil Bekas

Penetapan NJKB oleh Menteri Dalam Negeri berlaku secara nasional. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi persaingan antar daerah dalam hal menetapkan NJKB. Dasar pertimbangan lainnya adalah untuk mencegah berpindahnya Wajib Pajak dari satu daerah ke daerah lainnya. Selain itu, jika tarif dan NJKB dilakukan secara berbeda antar daerah, maka akan memunculkan kemungkinan-kemungkinan bagi Wajib Pajak untuk menghindari pengenaan pajak yang besar dengan cara mendaftarkan kendaraannya pada daerah yang menetapkan NJKB paling kecil. Hal tersebut tentu akan merugikan daerah-daerah lain yang menetapkan NJKB lebih tinggi. Berdasarkan alasan-alasan tersebut, maka pemerintah menetapkan bahwa NJKB harus ditetapkan secara nasional.

Penetapan NJKB untuk suatu tahun akan mulai diproses pada tahun sebelumnya. Hal ini disebabkan karena perumusan NJKB ini memakan waktu yang cukup lama. Oleh karena itu, pada tahun sebelumnya dibulan Oktober, Kementerian Dalam Negeri akan melakukan rapat kerja internal. Rapat kerja internal ini melakukan pekerjaan-pekerjaan seperti mengelompokkan kendaraan bermotor. Pengelompokkan ini dapat dilakukan berdasarkan merek kendaraan, negara pembuat kendaraan, tahun pembuatan kendaraan, atau jenis kendaraan bermotor. Pengelompokkan yang paling banyak digunakan adalah berdasarkan jenis kendaraan bermotor. Umumnya, jenis kendaraan bermotor akan diklasifikasikan menjadi beberapa kategori seperti berikut ini :

1. Sedan
2. Jeep dan minibus
3. Kendaraan roda dua dan roda tiga
4. lain-lain (truk, *light truck*, dan alat-alat berat)

Setelah melakukan pengelompokkan, tim dari Kementerian Dalam Negeri akan mencari dan menyusun harga pasaran umum (HPU) dari kendaraan-kendaraan yang ada. HPU didapat dari berbagai macam sumber seperti berikut :

- a. Media massa
- b. Internet
- c. Harga dari ATPM

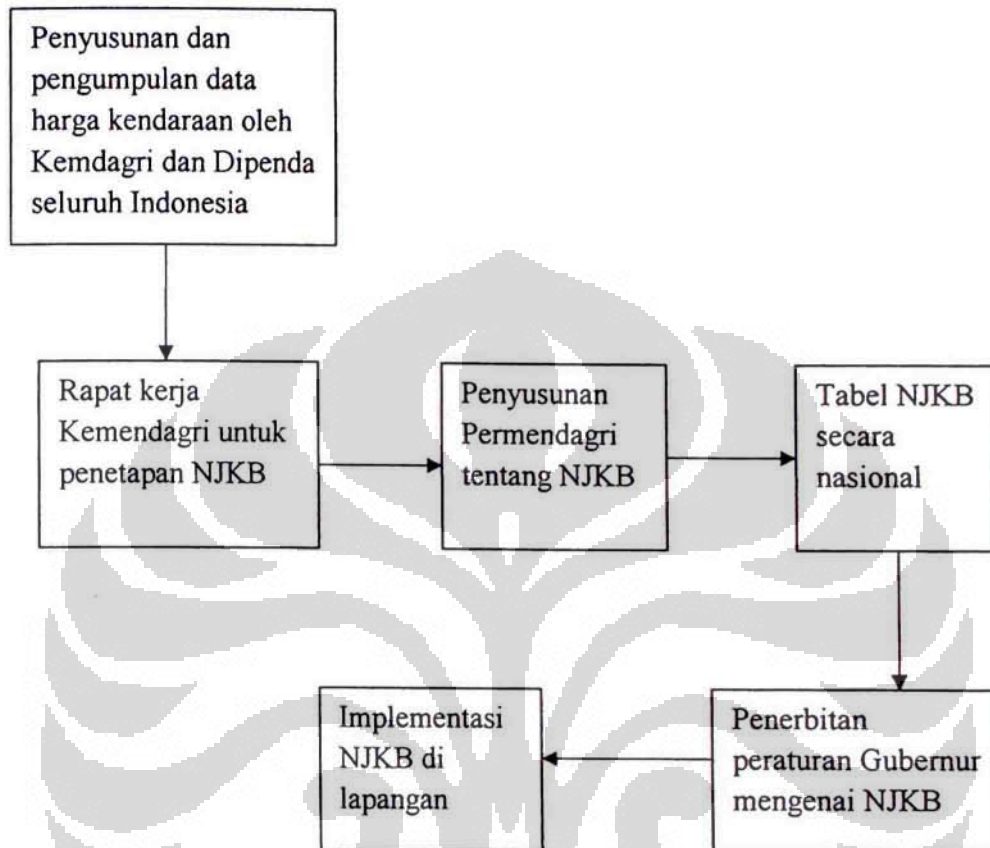
d. Harga-harga dari *showroom-showroom* penjualan kendaraan.

Menteri Dalam Negeri melalui unit Subdit Pajak Daerah dan Retribusi Daerah untuk menetapkan NJKB akan meminta data harga kendaraan dari produsen kendaraan bermotor atau agen tunggal pemegang merek (ATPM) di Indonesia. Mekanisme untuk mendapatkan data harga kendaraan dijelaskan oleh informan sebagai berikut :

“Tentu kita kumpulkan data dari ATPM atau produsen kendaraan bermotor, kita minta data dari mereka, dari importir kendaraan bermotor, kita minta pake kop surat Menteri Dalam Negeri, kita juga turun survey ke showroom-showroom, di wilayah Jabotabek lah, jakarta. Selain itu kita minta data, kita kirim surat kepada daerah untuk melakukan survey, HPU baru ataupun bekas seluruh Indonesia, data itu dikumpulkan terus kita rapat bersama dalam rapat kerja dengan daerah. Kita turun survey bukan hanya titip ke showroom, tapi kita liet juga melalui media massa, kan banyak di media massa segala macam, di internet juga. Segala macam, segala macam kita, Namanya kan di UU harga rata-rata, jadi ambil rata-ratanya.”
(wawancara, 31 Mei 2010)

Dalam mendapatkan data harga kendaraan, Kementerian Dalam Negeri akan bekerjasama dengan ATPM atau produsen-produsen kendaraan bermotor. Selain itu, Kementerian Dalam Negeri juga akan menggunakan media-media seperti majalah ataupun internet sebagai sarana pendukung dalam mendapatkan data harga tersebut. Untuk mendukung kelancaran dalam menetapkan NJKB yang berlaku secara nasional, Dipenda-Dipenda tiap daerah juga akan dilibatkan untuk menyusun NJKB tersebut. Hal ini mengingat adanya kemungkinan harga di suatu daerah akan berbeda dengan daerah lainnya. Setelah data-data dari Dipenda seluruh Indonesia terkumpul, maka Kementerian Dalam Negeri akan melakukan rapat bersama dengan seluruh Dipenda tersebut. Penetapan NJKB akan dilakukan dalam rapat bersama tersebut. Dengan adanya kemungkinan variasi harga antar daerah, maka Kementerian Dalam Negeri dengan mengacu kepada UU No 28 tahun 2009 pasal 5 (5) akan menetapkan harga dalam tabel NJKB yang merupakan harga rata-rata dari seluruh data yang didapat. Penjelasan sederhananya dapat kita lihat pada bagan di bawah ini.

Bagan 5.1
Proses Penetapan Nilai Jual Kendaraan Bermotor.



Sumber: BAKD Kementerian Dalam Negeri (diolah oleh peneliti)

Bagan 5.1 menjelaskan tentang proses penetapan NJKB. Proses dimulai dengan pengumpulan data-data harga kendaraan seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Tercapainya kesepakatan penetapan harga rata-rata untuk NJKB akan dilanjutkan dengan perumusan tabel NJKB oleh pihak Kementerian Dalam Negeri yang akan dituangkan ke dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri. Peraturan Menteri Dalam Negeri ini akan diterbitkan tiap tahun mengingat harga-harga kendaraan bermotor juga akan berubah tiap tahunnya. Selanjutnya, daerah-daerah di Indonesia akan menindaklanjuti Permendagri tersebut dengan menerbitkan Peraturan/Keputusan Gubernur daerahnya masing-masing. Implementasi NJKB baru yang dikeluarkan akan diterapkan setelah penerbitan Peraturan/Keputusan Gubernur mengenai NJKB tersebut.

Untuk menghindari adanya kendaraan bermotor yang luput pencantuman harganya dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri, maka Gubernur dapat menetapkan sendiri harga jual suatu kendaraan bermotor pada suatu waktu. Penentuan harga kendaraan bermotor ini tentu juga harus melalui tahapan-tahapan penetapan NJKB seperti dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri. Pihak pemerintah daerah akan mencari harga melalui ATPM atau produsen kendaraan tersebut. Selanjutnya pemerintah daerah akan menetapkan harganya sesuai data yang didapat ditambah ketentuan pengurangan sebesar 10% untuk kendaraan *off the road* atau 21,5% untuk *on the road*. Pengurangan ini dimaksudkan untuk mendapatkan harga kendaraan yang sesungguhnya yang belum dikenai pajak atau bea lainnya.

Perumusan NJKB untuk mobil bekas memang tidak semudah dalam menetapkan NJKB mobil baru. Harga mobil baru di tiap daerah biasanya sama, jikapun berbeda nilai selisihnya juga tidak besar karena kemungkinan perbedaan tersebut hanya terletak pada ongkos angkut mobil tersebut. Lain halnya dengan mobil bekas, mobil bekas mempunyai nilai yang sangat bervariasi. Perbedaan kualitas mobil akan sangat menentukan perbedaan harga antara penjual-penjual mobil bekas.

Namun tidak hanya perbedaan dari segi kualitas yang menjadi penentu atas perbedaan harga suatu mobil di pasaran. Perbedaan kebutuhan akan suatu mobil di tiap daerah juga dapat menentukan perbedaan harga mobil tersebut di tiap daerah. Mobil yang tidak laku di suatu daerah bisa saja menjadi sangat laku di daerah lain. Hal itu bisa terkait karena adanya kebutuhan untuk memakai mobil tersebut di suatu daerah. Mobil yang tidak laku di suatu daerah berakibat terhadap penurunan harga yang besar terhadap mobil tersebut dan mobil yang banyak dicari di suatu daerah akan mempunyai depresiasi penurunan harga yang kecil. Hal tersebut mengacu kepada salah satu hukum dalam bidang ekonomi yang menyebutkan bahwa permintaan yang tinggi akan suatu barang akan diimbangi dengan kenaikan harga barang tersebut, begitu pula sebaliknya. Salah satu contoh dari perbedaan harga mobil antar daerah dicontohkan oleh salah satu informan sebagai berikut :

“Mobil itu layaknya kaya cincin mas, orang butuh, orang seneng, dia akan berapapun akan beli. Contoh ya untuk gambaran anda, mobil

Universitas Indonesia

Toyota Land Cruiser Hardtop tahun 80an, tahun 90 lah yang dulu yang Hardtop-Hardtop itu. Di Jakarta ini ga ada artinya Hardtop, coba bawa ke Jambi, kalo ga harganya 100 juta, bayangkan dari berapa juta jadi 100 juta.” (wawancara, 31 Mei 2010)

Perbedaan harga yang signifikan juga bisa terjadi pada kendaraan-kendaraan tertentu antara jenis baru dan jenis bekas pakai, walaupun kendaraan tersebut baru dipakai hanya beberapa tahun. Kendaraan-kendaraan buatan Eropa masuk dalam kategori tersebut. Seperti dicontohkan pada salah satu mobil buatan Eropa dengan merek BMW. Perusahaan mobil BMW yang berasal dari Jerman mematok harga mobilnya jenis 7-740Li di bulan Juni tahun 2010 ini dengan harga sebesar Rp 2.129.000.000 dan jenis 5-523i sebesar Rp 789.000.000. Sedangkan untuk harga mobil bekas pakai jenis tersebut berada pada kisaran harga Rp 1.775.000.000 untuk 7-740Li tahun pembuatan 2009 dan Rp 585.000.000 untuk jenis 5-523i pada tahun pembuatan 2008. Untuk lebih jelas dan lengkapnya mengenai penurunan harga yang signifikan mobil-mobil buatan Eropa dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 5.1
Daftar Harga Mobil Baru dan Bekas Mobil Buatan Eropa
Bulan Juni 2010

Jenis Mobil	Harga Baru	Harga Bekas	Penurunan Harga Rata-Rata/Tahun
BMW 7-740Li	Rp 2.129.000.000	Rp 1.775.000.000 (pembuatan 2009)	17 %
Mercedes Benz E-200k	Rp 799.000.000	Rp 530.000.000 (pembuatan 2008)	17 %
Audi a6-2.0 FSI Multitronic	Rp 855.000.000	Rp 670.000.000 (pembuatan 2009)	22 %

Sumber : dari berbagai sumber (diolah oleh peneliti)

Berdasarkan tabel yang telah dirinci di atas, dapat diketahui bahwa mobil-mobil Eropa mempunyai penyusutan harga yang cukup besar. Permasalahan perawatan serta *sparepart* yang mahal menjadi penyebab utama penurunan harga

yang cukup besar terhadap mobil-mobil tersebut. Hal itu menjadikan berkurangnya minat masyarakat untuk membeli mobil bekas buatan Eropa. Pada akhirnya permintaan yang kurang terhadap mobil tersebut berakibat pada penurunan harga yang cukup besar. Namun NJKB yang dikeluarkan Permendagri tidak sejalan dengan harga yang ada di pasaran. Berdasarkan Permendagri Nomor 25 tahun 2010, harga-harga mobil bekas Eropa masih belum menunjukkan penurunan yang besar dibandingkan mobil barunya.

Tabel 5.2

Daftar Penetapan NJKB Mobil Baru dan Bekas Buatan Eropa Berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 140 tahun 2010

Jenis Mobil	Harga Baru	Harga Bekas	Penurunan Harga Rata-Rata/Tahun
BMW 7-740Li	Rp 2.129.000.000	Rp 1.914.000.000 (pembuatan 2009)	10 %
Mercedes Benz E-200k	Rp 799.000.000	Rp 606.000.000 (pembuatan 2008)	12 %
Audi a6-2.0 FSI Multitronic	Rp 855.000.000	Rp 711.000.000 (pembuatan 2009)	17 %

Sumber : Dipenda DKI Jakarta

Hal tersebut menjadi berbeda ketika kendaraan-kendaraan buatan Jepang yang menjadi analisa perbandingan antara harga mobil bekas dan baru di pasaran. Permintaan yang tinggi terhadap mobil Jepang membuat harga kendaraan buatan Jepang cenderung stabil. Hal itu berakibat pula pada kendaraan bekasnya yang tidak terlalu mengalami penurunan secara signifikan di pasaran. Seperti dicontohkan dalam tabel di bawah ini.

Tabel 5.3
Daftar Harga Mobil Baru dan Bekas Buatan Jepang
Bulan Oktober 2010

Jenis Mobil	Harga Baru	Harga Bekas	Penurunan Harga Rata-Rata/Tahun
Toyota Rush 1.5 G A/T	Rp 199.200.000	Rp 168.000.000 (pembuatan 2008)	6 %
Daihatsu Xenia Xi M/T	Rp 141.000.000	Rp 114.000.000 (pembuatan 2006)	8 %
Honda All New Jazz M/T	Rp 207.000.000	Rp 165.000.000 (pembuatan 2008)	10 %

Sumber : *autocarprices.com*

Penentuan NJKB mobil tersebut pun tidak terlalu berbeda dengan harga mobil sebenarnya di pasaran, malah penetapan harga NJKB mobil-mobil buatan Jepang tersebut cenderung dibawah harga-harga pasar sebenarnya. Harga mobil yang ditetapkan berdasarkan Permendagri dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.4
Daftar Penetapan NJKB Mobil Baru dan Bekas Buatan Eropa Berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 140 Tahun 2010

Jenis Mobil	Harga Baru	Harga Bekas	Penurunan Harga Rata-Rata/Tahun
Toyota Rush 1.5 G A/T	Rp 199.200.000	Rp 133.000.000 (pembuatan 2008)	11 %
Daihatsu Xenia Xi M/T	Rp 141.000.000	Rp 100.000.000 (pembuatan 2006)	10 %
Honda All New Jazz M/T	Rp 207.000.000	Rp 147.000.000 (pembuatan 2008)	15 %

Sumber : Dipenda DKI Jakarta

Variasi-variasi harga tiap-tiap mobil bekas yang ada di pasar telah membuat sulit penetapan NJKB untuk mobil bekas. Hal itu terlihat pada tabel yang telah ditunjukkan di atas. Dalam tabel-tabel yang ditunjukkan di atas,

Universitas Indonesia

didapat fakta bahwa penetapan harga untuk NJKB tidak bisa tepat 100% dengan harga pasaran umum kendaraan. Adanya berbagai variasi harga di pasaran tentunya tidak dapat ditampung semua untuk dijadikan NJKB. Oleh karena itu, penetapan NJKB untuk mobil bekas lebih bersifat objektif ketimbang memperhitungkan harga sebenarnya di pasaran. Penilaian secara objektif ini dilakukan dengan menetapkan harga bekas suatu mobil melalui mekanisme pengurangan harga baru mobil tersebut berdasarkan prosentase tertentu. Walaupun menetapkan harga mobil bekas dengan mengurangi prosentase harga barunya, Kementerian Dalam Negeri tetap memperhitungkan adanya variasi depresiasi nilai jual kendaraan di pasaran umum. Dalam perumusan harga untuk tabel NJKB, Kementerian Dalam Negeri membagi-bagi juga jenis kendaraan berdasarkan negara produsen kendaraan tersebut.

Untuk kendaraan buatan Jepang yang memang diminati oleh masyarakat, prosentase penurunan harga dibuat cukup rendah, hal ini karena harga jual mobil Jepang yang stabil di pasaran dan tidak mengalami penurunan harga yang besar. Mobil-mobil buatan selain Jepang seperti Eropa dan Amerika, prosentase penurunan harga dibuat lebih besar, hal ini untuk mengantisipasi penurunan harga mobil bekas Eropa dan Amerika yang biasanya cukup tinggi.

5.2. Analisis Kebijakan Penetapan NJKB Dalam Implikasinya Terhadap Penetapan Harga Mobil Bekas Angkutan Taksi

Saat ini, bisnis angkutan taksi di Jakarta masih sangat prospektif. Hal tersebut terkait populasi penduduknya yang cukup banyak, yaitu mencapai sekitar 12 juta jiwa pada siang hari dan adanya kemampuan daya beli yang memadai. Dengan potensi keuntungan yang besar di bisnis angkutan umum taksi ini pada akhirnya membuat semakin banyaknya perusahaan taksi yang beroperasi sampai sekarang ini. Sampai saat ini tercatat 44 perusahaan taksi terdaftar untuk beroperasi di Jakarta. Karakteristik penumpang taksi tidak hanya menuntut sekedar melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain, tetapi juga membutuhkan kenyamanan serta keamanan di dalam perjalanannya. Dengan banyaknya perusahaan taksi yang terdaftar tersebut dan tuntutan dari pihak konsumen yang menginginkan pelayanan yang memuaskan, maka para

perusahaan taksi pun akan berusaha menunjukkan kelebihan-kelebihan dari pelayanan transportasinya kepada publik, terutama kepada pelanggan taksi. Salah satu bentuk pelayanan utama yang ditunjukkan tentu saja mengenai perbaikan kualitas kendaraan taksi. Perusahaan taksi berusaha memberikan kendaraan yang sebaik-baiknya untuk tetap menjaga citra dan kualitas pelayanan taksi tersebut. Dengan dituntutnya perbaikan dalam bidang kendaraan, maka perusahaan taksi harus meremajakan kendaraan-kendaraan taksinya yang lama untuk diganti dengan kendaraan-kendaraan yang lebih baru dan lebih baik kualitasnya. Peremajaan kendaraan itu dijadwalkan secara teratur oleh perusahaan taksi, namun bergantung juga terhadap kesediaan kendaraan pengganti. Hal itu dikemukakan oleh salah satu informan yang menyatakan sebagai berikut :

“Kita jual lima tahun sih, paling cepet kita lima tahun, selama udah ada penggantinya ya, kalau belum ada penggantinya biasanya kita nunggu, tapi lima tahun biasanya kalo udah siap semuanya kita jual, karena udah boleh dijual.” (wawancara, 6 April 2010)

Dengan adanya peremajaan tersebut, maka kendaraan-kendaraan yang lama tidak akan dipakai lagi. Walaupun sudah tidak dipakai lagi, hal tersebut tidak berarti kendaraan tersebut sudah tidak layak pakai. Dengan masih adanya nilai jual dan kelayakan pakai, maka perusahaan-perusahaan taksi dalam suatu periode tertentu akan menjual kendaraan-kendaraan tersebut kepada masyarakat umum. Namun dengan adanya *image* kendaraan tersebut yang merupakan bekas angkutan taksi, maka perusahaan-perusahaan taksi tidak akan menetapkan harga jual yang sama dengan kendaraan sejenis yang bukan bekas taksi. Demi mendapatkan tingkat penjualan yang diinginkan, maka kendaraan-kendaraan tersebut akan dijual dengan harga yang lebih murah dari kendaraan sejenis yang non taksi.. Hal itu ditegaskan oleh salah satu informan yang menyebutkan bahwa :

“Seperti Soluna dulu, kalo Soluna pasti dibawah harga pasar, karena orang ga mau kalo kita sesuai harga pasar. Sebenarnya kalo bicara pasar taksi, kita menjualnya harga pasaran taksi, tapi kalo pasaran umum itu ga bisa dibanding antara mobil bekas taksi dengan mobil pribadi, sama-sama soluna kalo ex taksi sama pribadi nilainya beda. Soluna itu kisaran 50 juta, dijual tahun 2007, 2006, 2007, itu soluna yg Xli. Harga limo kisaran antara 70-80 juta, tapi kita juga deket-deketin pasar dengan harga segitu, kebetulan orang-orang yang laen jual juga kira-kira harganya juga segitu.” (wawancara, 6 April 2010)

Saat ini, mobil bekas angkutan taksi yang sedang dalam proses penjualan oleh beberapa perusahaan taksi adalah jenis Toyota Soluna Xli dan Toyota Limo. Selain itu terdapat pula mobil jenis lain yang sudah tidak dalam proses penjualan oleh perusahaan taksi namun masih terdapat proses jual-beli di pasar oleh individu-individu masyarakat yaitu, Nissan Sunny 1300cc. Dalam faktanya di lapangan, mobil angkutan bekas taksi seperti Toyota Soluna XLi taksi dan Toyota Limo mempunyai kemiripan dengan mobil pribadi yang dibuat oleh produsen yang sama. Toyota Soluna Xli mempunyai kemiripan dengan Toyota Soluna XLI non taksi dan Toyota Limo mempunyai kemiripan dengan Toyota Vios. Walaupun secara sekilas tampak tidak memiliki perbedaan, namun dalam spesifikasi lebih detilnya, beberapa komponen yang ada di mobil pribadi tidak dimiliki oleh mobil angkutan taksi. Hal ini dikemukakan oleh salah satu informan sebagai berikut :

“Kalo di lapangan namanya bukan limo, namanya Vios, speknya beda jauh, karena kalo limo ini setau saya ada beberapa spare part yang dipangkas gitu , ga ada power window, ga ada central lock, ga ada monitoring system, tapi klo bodi sih sama kaya Vios.”
(wawancara, 6 April 2010)

Harga mobil pribadi yang mirip dengan mobil angkutan taksi tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.5
Perbandingan Harga Mobil Baru Angkutan Taksi Dengan Mobil Sejenis yang Mempunyai Spesifikasi Hampir Sama

Jenis Mobil	Harga Baru Untuk Taksi	Harga Baru non Taksi
Toyota Soluna Xli	Rp 137.000.000	Rp 147.000.000
Toyota Limo/Vios	Rp 174.000.000	Rp 208.400.000

Sumber : Daftar Harga Toyota yang Diperoleh dari Astra

Tabel 5.5 memperlihatkan harga mobil yang dikeluarkan Toyota untuk taksi dan non taksi. Tabel tersebut menunjukkan perbedaan harga yang cukup besar. Hal itu banyak disebabkan adanya perbedaan fitur-fitur di dalam mobil walaupun jika dilihat sekilas tampak sama. Namun pada tabel 5.6 di bawah, memperlihatkan perbedaan harga yang tidak terlalu besar antara harga mobil bekas angkutan taksi

dengan harga mobil yang sejenis namun bukan eks taksi. Padahal berdasarkan fitur-fitur kelengkapan mobil, mobil untuk taksi dan non taksi tersebut mempunyai perbedaan yang cukup banyak seperti dijelaskan oleh informan di atas. Selain itu, ditambah dengan *image* yang menyatakan “mobil bekas taksi”, seharusnya pada tahun-tahun selanjutnya mobil bekas angkutan taksi akan mempunyai perbedaan harga yang besar dengan mobil sejenis yang bukan bekas taksi. Namun hal itu tidak terjadi seperti terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.6
Perbandingan Harga Mobil Bekas Angkutan Taksi Dengan Mobil Sejenis
yang Mempunyai Spesifikasi Hampir Sama Berdasarkan Permendagri No 25
Tahun 2010

Jenis Mobil			Harga Baru Untuk Taksi	Harga Baru non Taksi
Toyota	Soluna	Xli	Rp 85.000.000	Rp 91.000.000
(2003)				
Toyota	Limo/Vios		Rp 90.000.000	Rp 101.000.000
(2004)				

Sumber : Kementerian Dalam Negeri

Dalam tabel tersebut terlihat perbedaan harga yang tidak terlalu besar antara mobil bekas taksi dan mobil bekas non taksi untuk penetapan NJKB. Berdasarkan pada tabel tersebut, terlihat bahwa *image* mobil bekas angkutan taksi yang kurang positif ternyata tidak menjadi bahan pertimbangan dalam menentukan harga NJKB mobil tersebut. Tabel tersebut menunjukkan bahwa kendaraan bekas angkutan taksi dan bukan bekas angkutan taksi memiliki perbedaan harga yang sedikit saja pada mobil bekasnya.

Sebenarnya dalam tabel Permendagri tersebut sudah terdapat klasifikasi khusus mengenai penetapan harga untuk jenis mobil angkutan taksi, hal itu dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 5.7
Tabel Penetapan NJKB Mobil-Mobil Bekas Angkutan Taksi berdasarkan
Permendagri Nomor 25 Tahun 2010

No	Koding	Merek	Type	Th Buat	NJKB	Bobot	DP PKB
3560	101284 58349	Nissan	Sunny 1.6 GL Neo MT (Khusus Taxi)	2007	90.000.000	1.0	90.000.000
3561				2008	102.000.000	1.0	102.000.000
3562				2009	109.000.000	1.0	109.000.000
3563	101284 58349	Nissan	Sunny 1300cc	1995	37.000.000	1.0	37.000.000
				1996	40.000.000	1.0	40.000.000
				1997	43.000.000	1.0	43.000.000
4837	101381 57349	Toyota	Soluna ALF 50 (Xli)	2002	87.000.000	1.0	87.000.000
4838				2003	91.000.000	1.0	91.000.000
4839	101381 57449		Soluna ALF 50 (Xli) (Khusus Taxi)	2003	85.000.000	1.0	85.000.000
4840				2004	91.000.000	1.0	91.000.000

Sumber : Kementerian Dalam Negeri

Berdasarkan pada tabel tersebut, dapat diketahui bahwa pemerintah dalam hal ini melalui Kementerian Dalam Negeri memang telah membedakan antara nilai jual kendaraan bermotor non taksi dan nilai jual kendaraan bermotor taksi. Namun

Universitas Indonesia

selisih nilai jual kendaraan tersebut terlampau sedikit dan tidak mencerminkan selisih nilai jual kendaraan di pasaran sebenarnya, seperti terlihat pada tabel di bawah.

Tabel 5.8
Harga Pasaran Mobil Bekas Angkutan Taksi di DKI Jakarta
Pada Tahun 2009

Jenis Mobil Media Penjual	Toyota Soluna 2003	Nissan Sunny 1997	Toyota Limo 2004
Permendagri tahun 2009	Rp 85.000.000	Rp 43.000.000	Rp 90.000.000
Kaskus.us	Rp 55.000.000	Rp 25.000.000	Rp 75.000.000
Okezone.com	Rp 55.000.000		
Kapanlagi.com	Rp 49.000.000		
Iklanmax.com	Rp 52.000.000	Rp 30.000.000	
Poskota	Rp 42.000.000		
Jualbelimobilbekas. com		Rp 20.000.000	
Gamya			Rp 68.000.000

Sumber : dari berbagai sumber

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa walaupun mobil-mobil eks taksi di Indonesia merupakan mobil-mobil buatan Jepang, tetapi harganya di pasaran ikut menurun signifikan seperti halnya mobil-mobil buatan Eropa. Hal itu dikarenakan adanya *image* kualitas mobil bekas angkutan taksi seperti yang dijelaskan di atas. Dari tabel-tabel di atas, peneliti juga mengetahui ada perbedaan selisih harga rata-rata sebesar Rp 36 juta untuk Toyota Soluna dan Rp 18 juta untuk Nissan Sunny jika dibandingkan antara harga di pasaran dengan harga yang ditetapkan berdasarkan Permendagri. Jika diprosentasekan, maka harga yang ditetapkan berdasarkan Permendagri lebih tinggi sekitar 70%. Perbedaan tersebut tentunya terlalu besar jika dibandingkan dengan harga yang ada di pasaran.

Harga jual mobil bekas angkutan taksi memang seharusnya berada jauh di bawah harga jual mobil sejenis yang bukan bekas taksi. Jika hal itu tidak dilakukan, maka besar kemungkinan kendaraan bekas angkutan taksi yang dijual tidak akan laku, hal itu seperti dijelaskan oleh salah satu informan di perusahaan taksi yang mengemukakan sebagai berikut :

“Kalo dari segi kualitas sebenarnya engga juga. Mungkin image aja, kan kalo bekas taksi ini itu segala macem, kalo mobil umum itu kan karena engga ada embel-embel taksinya itu makanya harganya lebih tinggi. Karena kalo dijual dengan harga umum, engga bakal laku dengan image bekas taksi.” (wawancara, 6 April 2010)

Pihak calon pembeli kendaraan bekas angkutan taksi pun memang mengharapkan harga jual mobil bekas angkutan taksi yang murah. *Image* dan rentannya faktor kerusakan *spareparts* menjadi alasan utama mengapa calon pembeli mengharapkan hal tersebut. Jika harganya disamakan dengan mobil sejenis yang bukan bekas angkutan taksi, maka para calon pembeli mobil tidak akan memilih untuk membeli mobil bekas angkutan taksi.

Mengenai perbedaan nilai yang besar antara penetapan NJKB dan harga pasaran sebenarnya untuk mobil bekas angkutan taksi, pemerintah beralasan bahwa mereka tidak dapat selalu mengikuti keadaan harga pasar. Untuk mobil baru penetapan NJKB akan mudah dan sesuai karena penetapan NJKB untuk mobil baru akan sangat bergantung terhadap penetapan harga yang dikeluarkan oleh ATPM atau produsen mobil. Jika produsen menetapkan harga baru untuk suatu mobil, maka pemerintah pun akan mengikuti tanpa melakukan intervensi apapun. Berbeda halnya dengan mobil baru, untuk mobil bekas besar kemungkinan harga suatu mobil di suatu tempat akan berbeda dengan harga mobil di tempat yang lain. Harga mobil yang berbeda-beda tersebut memang sangat tergantung subjektivitas pembeli dan penjual di pasar seperti kualitas mobil, kebutuhan akan suatu mobil, dan lain-lain. Untuk hal tersebut, pemerintah tidak dapat mengikuti subjektivitas para penjual dan pembeli.

Dalam kaitannya dengan penurunan harga yang besar terhadap mobil bekas angkutan taksi di pasaran, pemerintah yang diwakili oleh Kementerian Dalam Negeri dalam rapatnya dengan daerah juga mengungkapkan bahwa mereka tidak bisa mengikuti penurunan harga yang terlalu besar, karena sebelumnya

daerah-daerah sudah mempunyai target-target APBD melalui penerimaan pajak daerah. Biasanya target-target tersebut dibuat dengan tidak memperhitungkan adanya penurunan harga jual suatu kendaraan bermotor yang terlalu besar. Sehingga rancangan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor pada tiap-tiap daerah dianggap tidak ada gangguan dalam hal penurunan dasar pengenaan pajak yang terlalu besar. Oleh karena itu, pada rapatnya dengan Kementerian Dalam Negeri, daerah tidak akan mengusulkan penurunan NJKB yang terlalu besar yang tidak sesuai dengan rancangan anggaran daerahnya masing-masing. Kementerian Dalam Negeri pun menanggapi positif aspirasi dari daerah dan memutuskan penurunan harga rata-rata mobil tidak mengikuti harga pasaran umum sebenarnya jika penurunan harga pasaran umum sebenarnya kendaraan tersebut terlalu besar.

Satu informan di Kementerian Dalam Negeri juga mengungkapkan bahwa dampak dari penurunan NJKB yang terlalu besar akan menurunkan pendapatan tiap daerah secara signifikan. Hal ini didasarkan kepada jumlah kendaraan yang sangat besar. Sehingga walaupun NJKB diturunkan hanya sedikit, akan berdampak besar terhadap pendapatan daerah karena adanya akumulasi dari penurunan Pajak Kendaraan Bermotor tiap-tiap jenisnya. Menurutnya, penurunan NJKB yang sedikit saja akan membuat kekhawatiran di kalangan pemerintah daerah, apalagi penurunan NJKB yang terlalu besar. Hal itu terkait target pendapatan tiap daerah dari sektor pajak terutama Pajak Kendaraan Bermotor yang diharapkan terus naik tiap tahunnya. Penurunan NJKB yang terlalu besar akan mempersulit tiap daerah dalam mencapai target pendapatan dari sektor pajak. Apalagi Pajak Kendaraan Bermotor merupakan salah satu penyumbang pendapatan terbesar dari sektor pajak di daerah. Oleh karena itu, penurunan harga pasaran umum kendaraan yang terlalu besar di pasar tidak akan diikuti oleh Kementerian Dalam Negeri untuk menetapkan NJKB. Baik itu penurunan signifikan karena rendahnya permintaan seperti mobil-mobil Eropa atau penurunan signifikan karena anggapan kualitas mobil seperti halnya mobil bekas taksi.

Faktor-faktor di atas telah memberi pengaruh kepada pemerintah dalam menentukan kebijakan penetapan NJKB mobil bekas. Faktor-faktor seperti banyaknya variasi harga mobil bekas di pasar, target APBD yang tidak

memperhitungkan penurunan harga yang besar, dan dampak yang ditimbulkan dari penurunan harga yang besar telah membuat kebijakan penetapan NJKB terhadap harga mobil bekas akan lebih condong kepada objektivitas dari pemerintah. Penilaian objektivitas oleh pemerintah itu dilakukan dengan tidak melihat tiap-tiap harga mobil di pasar, karena hal itu hampir tidak mungkin dilakukan mengingat keberagaman harganya yang terlalu banyak. Oleh karena itu penilaian objektivitas dilakukan dengan membuat prosentase penurunan harga yang dilakukan tiap satu tahun. Dengan adanya kebijakan prosentase penurunan harga tersebut, diharapkan akan didapatkan data harga yang memang benar-benar mendekati HPU. Hal tersebut seperti dijelaskan oleh salah satu informan di Dipenda DKI Jakarta dibawah ini :

“Kalo di pasar itu kan sudah kita sudah melihat apa ya namanya, kesenangan orang, subjektivitas orang, jadi kita menilai secara objektif, secara akuntansi itu kan penurunan. Amortalisasinya waktu dulu sudah dihitung pake kajian juga, itu untuk kendaraan bermotor itu rata-rata lima persen turunnya, kita pake prinsip akuntansi. Nah ketika kita turun lima persen disana ada yang harga seratus juta disini harga enam puluh juta itu dikit-dikit lah, orang suka, beli mahal, kalo di jakarta karena apa kena udara garam itu jelek, itu lain hal.” (wawancara, 26 Juli 2010)

Dalam praktiknya, prinsip akuntansi dalam melakukan penilaian penurunan harga kendaraan bermotor cenderung tidak memperdulikan merek kendaraan. Hal tersebut menjadikan tidak adanya ketentuan khusus untuk menghitung penurunan harga terhadap mobil bekas angkutan taksi. Pemerintah tidak bisa melakukan keberagaman penurunan terhadap setiap jenis merek mobil karena hal itu terlalu sulit untuk dilakukan. Hal itu mengakibatkan ada ketidaksesuaian terhadap harga jenis suatu mobil antara di pasaran dengan penetapan NJKB. Keterangan tambahan mengenai keberagaman harga mobil bekas di tiap daerah juga ditambahkan oleh salah satu informan di Kementerian Dalam Negeri :

“Sekarang dia jual di harga segitu, begitu di pasaran apakah kita akan jamin dia akan jual dengan harga segitu, saya rasa enggak. Sekarang dia ambil mobil dari Blue Bird dengan harga murah, dia rapikan dia apakan dengan yang di kota Bandung, apa dia jual dengan harga segitu ? Dia akan jual dengan harga lazimnya pak. Apakah bisa dijamin harga katakanlah 15 juta eks taksi misalnya Hyundai Accent itu sama dengan harga di Surabaya, harga di

Universitas Indonesia

Kalimantan Timur. Karena ini harga rata-rata nasional. Jadi bukan hanya harga pasaran umum yang ada di DKI. Kita tidak pernah memberlakukan secara spesifik, karena itu perlakuan pengaturan umum, berlaku secara nasional, taksi sini belum tentu sama dengan taksi disana.” (wawancara, 31 Mei 2010)

Pemerintah yang dalam hal ini diwakili Kementerian Dalam Negeri tidak bisa menjamin persamaan harga mobil di suatu daerah dengan daerah lain. Sehingga penentuan harga di suatu daerah tidak akan dijadikan patokan. Suatu mobil yang mempunyai harga yang murah bisa saja menjadi mahal ketika dijual di daerah lain karena dilakukan suatu perbaikan atau modifikasi.

Walaupun kebijakan penurunan harga menggunakan prinsip akuntansi seperti dijelaskan di atas, pemerintah sebetulnya tetap berupaya untuk melakukan variasi penurunan prosentase nilai jual kendaraan. Penyusunan tabel NJKB yang dilakukan telah memasukkan unsur-unsur diskriminasi terhadap kendaraan-kendaraan yang dibuat oleh suatu produsen di negara-negara tertentu. Negara Jepang yang mobilnya banyak beredar di negara ini sehingga memberikan kestabilan harga yang baik, diberikan kebijakan prosentase penurunan harga yang rendah. Sedangkan mobil-mobil dari Eropa atau Amerika yang memang tidak banyak beredar di negara ini, diberikan kebijakan prosentase penurunan harga yang cukup tinggi.

Dalam wawancara dengan salah satu informan di Dipenda DKI Jakarta, dikatakan bahwa :

“Untuk NJKB kita pake namanya official assessment. jadi misalnya Xenia tahun 2000, misalnya ya, eh xenia ada tahun 2000 ga ya? tahun 2006 lah. Kita netapinnya tahun 2006, begitu tahun 2007, xenia kita turuin 5%, jadi NJKB tahun 2007 lebih turun. Naek turun 5%. O iya tadi juga ada satu tambahan lagi naik turun 5%, naik 5%, turun 5%. Dalam Artian begini, misalnya kaya tadi Xenia tahun 2006 dengan xenia tahun 2010, itu relatif harganya akan turun 5%, 5% dikali 4 tahun kan, berarti 20% kira-kira turunnya. Itu relatif harganya segitu, kurang lebih lah. Terus kalo misalnya kita nemuin Harley Davidson, tipe XL CU misalnya tahun 2008 dia ngeluarin, tahun 2009 ga ngeluarin, tahun 2010 dia ga ngeluarin, terus tiba-tiba akhir 2010 dia bilang minta mau ngeluarin, nah kita pake tahun 2008 kita naekin dua kali.” (wawancara, 26 Juli 2010)

Penurunan harga sebesar 5% merupakan hasil dari penghitungan ahli akuntansi yang melakukan penilaian terhadap nilai jual kendaraan bermotor. Saat penilaian

Universitas Indonesia

tersebut, ditetapkan bahwa rata-rata penurunan harga mobil sebesar 5%. Sehingga penurunan di NJKB pun hanya perlu mengikuti penilaian seperti itu saja. Untuk mobil-mobil Eropa penurunan harga jual kendaraannya lebih besar lagi, yaitu berkisar 10% tiap tahunnya.

Dalam kaitannya dengan penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi, kebijakan penetapan NJKB yang menggunakan dasar prosentase telah berimplikasi negatif terhadap penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi. Jika kita melihat armada taksi yang beredar di wilayah DKI Jakarta, sebagian besar mobil angkutan taksi yang digunakan saat ini adalah mobil-mobil buatan Jepang. Saat ini produsen asal Jepang yang mobilnya banyak dipakai oleh perusahaan taksi adalah Toyota dan Nissan.

Untuk mobil-mobil bekas angkutan taksi, kebijakan prosentase penurunan harga yang rendah terhadap mobil-mobil buatan Jepang telah berimplikasi kurang baik dalam penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi. Kebijakan tersebut berimplikasi kurang baik karena keadaan sebenarnya mobil bekas angkutan taksi adalah mempunyai penurunan harga yang besar, sedangkan kebijakan penetapan NJKB melakukan sebaliknya. Hal inilah yang menjadikan adanya perbedaan harga yang cukup besar antara harga berdasarkan penetapan NJKB dan harga berdasarkan pasaran umum. Hal tersebut dapat diperjelas dengan tabel di bawah.

Tabel 5.9

Perbandingan Penyusutan Harga Mobil Bekas Angkutan Taksi Berdasarkan Tabel Permendagri No 25 Tahun 2010 dan Harga Pasaran Umum

Jenis Mobil	Harga Baru	Harga Bekas Berdasarkan Tabel Permendagri	Harga Bekas Di Pasaran Umum	Penurunan Harga Rata-Rata/Tahun
Toyota Soluna Xli	Rp 137.000.000	Rp 85.000.000 (Produksi 2003)		5%
Toyota Soluna Xli	Rp 137.000.000		Rp 52.000.000 (Produksi 2003)	9 %
Toyota Limo	Rp 135.000.000	Rp 90.000.000 (Produksi 2004)		5 %

Universitas Indonesia

Toyota	Rp 135.000.000		Rp 68.000.000	
Limo			(Produksi 2004)	8 %

Sumber : Dari Berbagai Sumber (Diolah oleh peneliti)

Tabel tersebut memperlihatkan bahwa penurunan harga yang ditetapkan untuk NJKB berkisar pada angka 5%, sedangkan prosentase penurunan harga berdasarkan pasaran umum berkisar pada angka 8% dan 9%. Pemerintah tetap konsisten dengan kebijakannya melakukan penurunan harga mobil yang berkisar sebesar 5%, sedangkan di pasaran umum harga mobil bekas angkutan taksi mengalami penyusutan yang lebih besar. Hal tersebut menjadikan ketidaksesuaian antara harga penetapan NJKB dengan harga pasaran umum.

Dengan digunakannya kebijakan prosentase oleh pemerintah, maka penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi akan masuk ke dalam penetapan NJKB yang mencondongkan objektivitas pemerintah daripada subjektivitas penjual dan pembeli di pasar. Data-data harga mobil bekas angkutan taksi tidak lagi menjadi bahan acuan dalam menetapkan harga untuk NJKB. Penetapan NJKB untuk mobil bekas angkutan taksi hanya akan mengikuti standar harga jual tahun sebelumnya. Hal itu berakibat pada ketidaksesuaian harga yang ada di pasaran umum dan harga untuk penetapan NJKB.

5.3 Permasalahan yang Timbul Dari Penetapan NJKB Mobil Bekas Angkutan Taksi

Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor dengan dasar penghitungan dari NJKB sudah dapat dikatakan suatu hal yang wajar dan baik. PKB merupakan salah satu pajak yang dapat digolongkan sebagai pajak kekayaan. Dalam NJKB terkandung suatu kemampuan yang dimiliki oleh wajib pajak dalam memiliki suatu kendaraan. Bila dilihat dari jumlah pembayaran suatu PKB, hal itu akan sangat bergantung dengan tingkat harga kendaraan yang dimiliki oleh wajib pajak. Sehingga pengenaan PKB akan bergantung juga terhadap kekayaan seseorang yang dalam hal ini merupakan kemampuan membeli kendaraan. Pengenaan PKB yang tergantung terhadap kekayaan seseorang juga dipertegas lagi dengan adanya penambahan tarif pajak untuk seseorang yang memiliki lebih dari satu kendaraan.

Oleh karena itu semakin besar kemampuan ekonomi seseorang dalam memiliki suatu kendaraan, maka pengenaan PKBnya juga semakin besar.

Pada sistem pemungutan PKB, pendekatan keadilan berdasarkan *ability to pay* seseorang sudah dikonsepsikan dengan baik. Penetapan NJKB berdasarkan harga pasaran umum yang ditetapkan di Undang-Undang sebenarnya merupakan suatu upaya menetapkan pajak yang sesuai dengan kemampuan seseorang. Dalam unsur NJKB tersebut terkandung kekayaan seseorang yang akan menjadi tolak ukur jumlah PKB yang harus dibayar. Nilai jual kendaraan yang tinggi akan membuat citra bahwa pemiliknya juga mempunyai *ability to pay* yang tinggi. Nilai jual kendaraan yang rendah akan memberikan pencitraan bahwa *ability to pay* pemilik kendaraan tersebut juga rendah. Disamping memenuhi pendekatan berkeadilan berdasarkan pendekatan *ability to pay*, konsep PKB juga akan membantu fungsi pajak sebagai pengatur penghasilan. Hal itu dilakukan dengan menerapkan pajak yang lebih tinggi kepada wajib pajak yang mempunyai penghasilan lebih tinggi, dalam hal ini kepemilikan kendaraan yang lebih mahal. Dengan menerapkan pajak yang lebih tinggi kepada pemilik kendaraan yang lebih mahal, maka diharapkan tidak terjadi kesenjangan pendapatan yang terlalu besar di negeri ini. Jika hal tersebut benar-benar dapat dilaksanakan secara maksimum, maka dapat dikatakan sistem perpajakan PKB telah berhasil.

Selama ini, pencarian harga untuk penetapan NJKB tidak menggunakan data-data harga yang ada di pasaran umum. Penetapan harga untuk NJKB ini hanya menggunakan dasar prosentase pengurangan harga. Penggunaan kebijakan penetapan harga mobil bekas dengan menggunakan dasar prosentase ini telah membuat permasalahan berupa ketidaksesuaian penetapan NJKB dengan harga di pasaran umum.

Jika kita melihat keadaan sebenarnya di pasaran, mobil-mobil bekas mempunyai depresiasi nilai jual yang berbeda-beda. Depresiasi nilai jual yang berbeda-beda tidak hanya berlaku untuk yang berbeda produsen, bahkan depresiasi nilai jual yang berbeda juga berlaku untuk jenis-jenis mobil yang berasal dari produsen yang sama. Depresiasi nilai jual yang berbeda-beda ini disebabkan oleh tingkat penjualan yang berbeda-beda. Mobil yang banyak dicari

akan memiliki depresiasi nilai jual yang rendah dan mobil yang tidak banyak dicari akan memiliki depresiasi nilai jual yang tinggi.

Untuk mengantisipasi keberagaman depresiasi nilai jual mobil di pasar, seharusnya penetapan NJKB memang menggunakan data-data harga yang ada di pasaran umum. Data harga pasaran umum sendiri memang dijadikan acuan dalam Undang-Undang untuk menetapkan NJKB. Penggunaan data harga pasaran umum ini akan membuat harga penetapan NJKB menjadi sesuai dengan konsep penetapan NJKB.

Kebijakan penetapan harga jual kendaraan dengan menggunakan dasar prosentase tertentu sebenarnya tidak sesuai dengan konsep yang ada di dalam Undang-Undang. Undang-Undang telah menentukan bahwa NJKB ditetapkan berdasarkan harga pasaran umum. Hal itu berarti penetapan harga dilakukan dengan melakukan survey-survey di pasaran umum dan bukan dengan mengurangi harga jual tahun sebelumnya dengan prosentase tertentu. Jika selama ini kebijakan penetapan harga menggunakan dasar prosentase, maka selama ini proses penetapan NJKB telah menyalahi ketentuan di dalam Undang-Undang.

Permasalahan semakin bertambah karena kebijakan prosentase penurunan harga ini tidak dilakukan secara detail. Kebijakan ini hanya mencakup terhadap perbedaan prosentase dari negara produsen kendaraan bermotor. Jadi jika suatu produsen berasal dari negara yang sama, maka depresiasi nilai jual juga akan ditetapkan dengan prosentase yang sama, begitu pula sebaliknya. Hal itu tentu akan menjadi masalah karena seperti disebutkan di atas, mobil-mobil yang berasal dari produsen yang sama pun bisa memiliki depresiasi nilai jual yang berbeda-beda, apalagi jika mobil-mobil dari produsen yang berbeda. Dengan adanya kebijakan penetapan NJKB yang menggunakan dasar prosentase, hal itu telah membuat permasalahan untuk mobil-mobil yang mempunyai depresiasi nilai jual tinggi di pasaran namun berasal dari negara Jepang. Penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi merupakan salah satu contoh permasalahan yang timbul akibat kebijakan tersebut.

Mobil bekas angkutan taksi saat ini hampir seluruhnya menggunakan mobil-mobil buatan Jepang. Dalam kebijakan yang dibuat oleh pemerintah, mobil-mobil buatan Jepang ditetapkan dengan prosentase penurunan harga yang rendah

tiap tahunnya. Dalam kondisi sebenarnya di pasaran, mobil bekas angkutan taksi ini mempunyai nilai harga yang menurun cukup signifikan. Penurunan harga yang cukup signifikan itu disebabkan adanya anggapan terhadap kualitas mobil bekas taksi yang tidak begitu baik. Hal itu menjadikan mobil bekas angkutan taksi menjadi tidak begitu diminati oleh masyarakat dan harganya pun menjadi turun secara signifikan.

Harga yang turun secara signifikan itu justru bertolak belakang dengan kebijakan pemerintah yang menetapkan depresiasi rendah terhadap nilai jual mobil buatan Jepang. Hal itu menjadikan pembayaran PKB yang dilakukan oleh pemilik mobil bekas angkutan taksi menjadi tidak sesuai dengan konsep penghitungan PKB. Pemilik mobil bekas taksi harus membayar PKB yang lebih mahal dari yang seharusnya mereka bayar. Padahal dalam pembicaraan dengan beberapa orang yang membeli mobil bekas taksi, semua pemilik mobil bekas angkutan taksi itu mengatakan membeli mobil bekas taksi karena harganya yang murah. Seperti halnya yang dikatakan oleh Pak Muslim di bawah ini.

“Soluna, Soluna XLI 50. Dari pool Narogong, Blue Bird. Yang pertama sih yang pasti murah, yang pasti murah. Yang kedua tahunnya juga ga begitu tua, tahun muda. Kalo dibandingin dengan merek yang sama itu harganya jauh mungkin bisa $\frac{3}{4}$, seumpama harga bukan taksi itu sekitar 80 juta, tapi yang bekas taksi sekitar 50 jutaan.” (wawancara, 18 Agustus 2010)

Senada dengan yang dikatakan Pak muslim, Pak Nobu sebagai salah satu pemilik mobil bekas angkutan taksi juga memberikan alasan yang sama mengenai pembelian mobil bekas angkutan taksi.

“Nissan Sunny Tahun 98, belinya dari pemakai di daerah Jakarta Selatan. Beli mobil bekas taksi, pertama emang dengan dana yang terbatas tapi ingin punya mobil tahun yang lebih muda. Itu sih paling.” (wawancara, 19 Agustus 2010)

Dari pernyataan tersebut, peneliti dapat menganalisis bahwa harga merupakan masalah yang utama dari pembelian mobil, pembeli mobil tersebut lebih mengutamakan harga yang murah dibandingkan adanya *image* terhadap kualitas mobil bekas taksi yang dianggap tidak bagus. Pencarian kendaraan berdasarkan harga yang murah itu telah mengindikasikan kemampuan calon pembeli tersebut. Ditambah dengan *image* kualitas bekas taksi yang menjadikan kendaraan itu tidak

Universitas Indonesia

begitu diminati, maka dapat dikatakan bahwa calon pembeli tersebut benar-benar membeli mobil bekas taksi karena sesuai dengan kemampuan keuangannya. Kesimpulan yang dapat diambil tentang pembelian mobil bekas taksi adalah tingkat ekonomi para pemilik mobil bekas taksi yang tidak terlalu tinggi. Ketersediaan mobil dengan harga yang murah membuat mereka lebih memilih mengambil resiko mengambil mobil yang mempunyai *image* kurang bagus. Sehingga untuk pengenaan pajaknya berdasarkan konsep PKB yang benar adalah para pemilik mobil bekas taksi harus dikenakan pajak yang berbeda dengan para pemilik mobil bukan bekas angkutan taksi. Perbedaan pajaknya tentu sebesar kemampuan membayar para wajib pajak tersebut.

Salah satu syarat dari pajak daerah menyebutkan bahwa pembayaran pajak jangan sampai mengganggu perekonomian sang wajib pajak. Dalam permasalahannya tentang pembayaran PKB yang dilakukan oleh pemilik mobil bekas angkutan taksi, para wajib pajak tersebut merasa kegiatan ekonominya ada yang terganggu ketika mereka harus membayar PKB. Pak Nobu sebagai pemilik mobil bekas angkutan taksi memberikan pernyataan seperti dibawah ini mengenai kegiatan ekonomi mereka dalam rangka membayar pajak.

“Pastinya agak mengganggu ekonomi, pastinya agak mengganggu lah.” (wawancara, 19 Agustus 2010)

Tidak berbeda dengan yang dikatakan Pak Nobu, pak Arya sendiri juga mempunyai dampak yang serupa ketika mereka harus membayar PKB mobilnya

“Ya, 20% gaji per bulan yang digunakan untuk membayar pajak memang mempengaruhi cash flow.” (wawancara, 20 Agustus 2010)

Namun, ada juga pemilik mobil bekas angkutan taksi yang memang merasa tidak terlalu terganggu kegiatan ekonominya ketika membayar PKB. Seperti halnya yang dikatakan Pak Muslim berikut ini.

“Yang pasti gini kalo kita bayar pajak kan udah direncanain, jadi paling enggak ada tabungan lah. Jadi saya kira untuk bayar pajak ga ada pengaruh dengan keuangan.” (wawancara, 18 Agustus 2010)

Pembayaran PKB yang harus dilakukan selama ini memang memberatkan mereka, namun hal itu memang resiko yang harus diterima ketika seseorang memiliki kendaraan. Dari kendaraan yang mereka miliki, mereka mempunyai

Universitas Indonesia

andil terhadap adanya kerusakan-kerusakan di jalan dan pengeluaran biaya untuk memperbaiki jalan-jalan tersebut. Jadi wajar jika para pemilik kendaraan dikenai suatu kewajiban untuk membayar pajak akibat dari adanya dampak negatif yang ditimbulkan kendaraan mereka. Beban yang ditanggung untuk pembayaran PKB dirasa semakin berat, karena berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan para pemilik mobil bekas angkutan taksi, mereka tidak menyiapkan tabungan atau anggaran khusus perbulan untuk membayar PKB yang dilakukan tiap tahun. Sehingga dapat dikatakan pembayaran pajak yang dilakukan pada bulan-bulan tertentu mereka harus membayar pajak, memang sangat mempengaruhi kegiatan ekonomi mereka. Tapi lagi-lagi hal itu memang harus dilihat dari resiko yang harus diterima oleh mereka yang memiliki kendaraan. Tidak adanya perencanaan dalam pembayaran PKB tergambar dalam pernyataan para pemilik mobil bekas angkutan taksi berikut ini.

“Oo enggak, saya langsung itu, jadi ga ada anggaran tiap hari, ga ada” (wawancara, 18 Agustus 2010)

Pak Nobu juga mengungkapkan hal yang serupa seperti yang dikatakan Pak Muslim di atas. Pembayaran PKB merupakan hal yang tidak direncanakan. Jadi mereka membayarnya dengan penghasilan yang ada pada saat itu.

“Dadakan, dadakan nanti pas bulan itu bayar. Iya dadakan. Nyisihin nyisihin penghasilan sih ada cuman bukan bukan untuk ini, nyisihin untuk dibudgetin, bukan untuk disisihin penghasilannya.” (wawancara, 19 Agustus 2010)

Jika pembayaran PKB yang memberatkan dianggap sebagai sebuah resiko dari kepemilikan kendaraan, maka permasalahannya selama ini adalah PKB yang harus mereka bayar tidak sesuai dengan konsep PKB yang ada dalam Undang-Undang maupun Perda. PKB yang mereka bayar mempunyai dasar NJKB yang tinggi dibandingkan harga pembelian mobil mereka. Hal tersebut menjadikan PKB yang mereka bayar mempunyai prosentase yang cukup tinggi terhadap penghasilan. Dari data yang didapat peneliti dari para pemilik mobil bekas angkutan taksi, besarnya PKB yang mereka bayar berkisar diantara 20%-50% penghasilan mereka per bulan. Hal tersebut diakibatkan karena tingkat ekonomi para pemilik mobil bekas angkutan taksi belum tinggi seperti dijelaskan sebelumnya. Pembayaran PKB yang mencapai prosentase antara 20%-50% dari

Universitas Indonesia

penghasilan telah membuat perekonomian para pemilik mobil bekas taksi menjadi terganggu. Hal itu bertentangan dengan adanya asas penilaian pajak daerah yang mengatakan bahwa pajak daerah hendaknya tidak mengganggu daya guna ekonomi seseorang.

Mengenai adanya permasalahan seperti yang telah dijelaskan di atas, pemerintah yang diwakili Kementerian Dalam Negeri mengatakan bahwa pengadministrasian pemungutan PKB mobil merupakan hal yang tidak mudah. Terdapat puluhan merek kendaraan bermotor jenis mobil yang beredar di Indonesia. Tiap-tiap merek kendaraan tersebut memproduksi jenis-jenis kendaraan yang berbeda. Tiap jenis kendaraan itu harus dicatat harganya oleh Kementerian Dalam Negeri dan Dipenda tiap provinsi di Indonesia dalam kegiatannya untuk memungut PKB dari para pemilik kendaraan bermotor. Kendaraan yang dicatat harganya tidak hanya kendaraan yang baru-baru saja. Namun kendaraan yang lama dan masih ada di Indonesia juga harus dicatat harganya. Hal tersebut tentu akan membuat kerja Kementerian Dalam Negeri khususnya BAKD dan Dipenda tiap daerah menjadi berat.

Pencatatan yang banyak terhadap harga tiap mobil sudah merupakan tugas yang cukup rumit. Namun hal yang lebih rumit lagi adalah ketika melakukan penyusutan harga untuk kendaraan bekasnya tiap tahun di pasaran. Hal ini terkait dengan konsep pemungutan PKB di Undang-Undang yang menyatakan bahwa NJKB dihitung berdasarkan HPU. Pemilihan HPU sebagai dasar NJKB ini akan membuat pihak yang berwenang dalam melakukan penetapan NJKB melakukan pengecekan harga di pasaran.

Pihak pemerintah yang dalam hal ini diwakili oleh Kementerian Dalam negeri dan Dipenda-Dipenda di tiap daerah telah berupaya menyelesaikan tugas-tugas tersebut dengan mencari data-data dari berbagai sumber seperti ATPM, internet, dan lain-lain. Pencarian data tersebut tidak akan begitu mengalami hambatan jika data yang dicari adalah data harga mobil yang baru. Namun untuk mobil bekas, pencarian terhadap harga pasaran umumnya akan sangat dipengaruhi oleh subjektifitas pembeli dan penjual serta keberagaman harga serta kebutuhan di tiap daerah.

Dengan banyak dipengaruhi harga jual mobil bekas dari subjektivitas terhadap mobil bekas itu sendiri, maka keputusan terhadap penetapan NJKB mobil bekas didasarkan kepada hitungan prosentase harga mobil sebelumnya. Hitungan prosentase ini pun sudah melalui berbagai penelitian, sehingga pemerintah memperkirakan prosentase penurunan harga yang ditetapkan untuk NJKB akan mencerminkan harga sebenarnya di pasaran.

Pemberlakuan penyusutan harga berdasarkan prosentase mungkin tidak akan begitu bertentangan dengan harga di pasaran sebenarnya jika mobil yang diteliti data harganya adalah mobil yang cukup diminati masyarakat yang memberikan dampak harga cukup stabil pada mobil tersebut. Namun untuk mobil yang kurang diminati, penyusutan harga berdasarkan prosentase akan menjadi bertentangan akibat dari anjloknya harga mobil tersebut.

Permasalahan yang timbul dari pihak Kementerian Dalam Negeri mengenai penetapan NJKB memang merupakan permasalahan yang rumit. Kesulitan-kesulitan yang dihadapi dalam menetapkan NJKB menjadi alasan bagi pemerintah untuk menerapkan kebijakan lain selain menggunakan harga pasaran umum. Namun, jika penetapan NJKB menggunakan acuan selain yang ditetapkan oleh Undang-Undang, maka hal itu dapat dikatakan pelanggaran terhadap Undang-Undang. Jika Undang-Undang menetapkan NJKB harus berdasarkan harga pasaran umum, maka Kementerian Dalam Negeri harus mengupayakan untuk terwujudnya NJKB yang berdasarkan harga pasaran umum. Hal itu memang harus dilakukan agar penetapan NJKB yang dilakukan di Indonesia sesuai dengan prosedur yang ada di Undang-Undang.

Beberapa permasalahan lain juga timbul mengenai penetapan NJKB yang dilakukan selama ini. Dalam penelitian yang dilakukan, peneliti menemukan adanya ketidaktahuan dari para pemilik mobil bekas angkutan taksi mengenai mekanisme penetapan PKB ataupun NJKB. Hal itu menjadi masalah karena dalam asas atau penilaian pajak daerah, pemungutan pajak diharuskan untuk dijalankan secara jelas dan tidak sewenang-wenang. Wajib pajak harus mendapat kepastian mengenai dasar pengenaan pajak dan objek pajak yang dibayar.

Berikut petikan wawancara peneliti dengan beberapa para pemilik mobil bekas taksi tentang ketidaktahuan mereka tentang cara penetapan PKB dan NJKB.

“Enggak, enggak tau. Kalo setau saya sih, kalo saya compare dengan yang lain si ya biasa aja sih, emang segitu kali bekas taksi, engga ngerti juga, engga ngerti juga yang cocok semana yang ga cocok semana, cuman yang jelas liat dari kawan-kawan yang lain oo segitu ya ikutin, ya ikutin.” (wawancara, 19 Agustus 2010)

Pak Arya yang mempunyai Toyota Soluna bekas taksi pun tidak mengetahui cara penetapan PKB dan NJKB seperti halnya Pak Nobu di atas. Hal itu terlihat dalam pernyataannya di bawah ini.

“Tidak. Ya tapi gimana lagi mas? bade kumaha deui mau ngga mau ya mesti terima ajah. Sama jawabannya dengan yang tadi, emang kita mesti gimana? mau ngga bayar PKB? ntar ditilang atuh mas?” (wawancara, 20 Agustus 2010)

Pak Muslim pun memiliki ketidaktahuan yang sama dalam cara penetapan PKB atau NJKB. Ketika peneliti menanyakan tentang cara penetapan PKB atau NJKB, Pak Muslim pun menjawab seperti berikut ini.

“Oo ga tau, ya tau-tau pokoknya dari Samsat ya, pas kita waktu bayar, jumlah segitu langsung kita bayar.” (wawancara, 18 Agustus 2010)

Dari wawancara yang dilakukan, peneliti mendapatkan keterangan dari para pemilik mobil bahwa mereka semua tidak mengetahui cara penetapan PKB atau NJKB. Mereka hanya membayar apa yang sudah ditetapkan, tanpa tahu apa yang menjadi dasar mereka melakukan pembayaran tersebut. Hal seperti itu menjadi bertentangan dengan asas atau penilaian pajak daerah yang mengharuskan pemungutan pajak dilakukan secara jelas dan tidak sewenang-wenang. Dengan adanya hal tersebut, maka wajib pajak tidak mendapat kepastian mengenai dasar pengenaan dan objek pajak, serta alasan mereka harus membayar pajak. Hal seperti tersebut seharusnya perlu dibenahi agar pemungutan PKB yang dilakukan di Indonesia dapat sesuai dengan asas dan penilaian pajak daerah.

BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

6.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian, maka simpulan yang diperoleh peneliti antara lain :

1. Proses penetapan NJKB terhadap mobil bekas angkutan taksi tidak berbeda dengan proses penetapan NJKB mobil bekas lainnya. Proses penetapan tersebut tidak menggunakan acuan harga pasaran umum, tetapi dilakukan dengan cara mengurangi harga yang ditetapkan tahun sebelumnya dengan prosentase tertentu. Mobil bekas angkutan taksi yang sebagian besar adalah mobil buatan Jepang, ditetapkan prosentase pengurangan harganya sekitar 5% tiap tahunnya.
2. Beberapa permasalahan timbul terkait penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi. Beberapa permasalahan diantaranya adalah adanya kebijakan penetapan NJKB oleh Kementerian Dalam Negeri yang tidak sesuai dengan acuan penetapan NJKB dalam Undang-Undang Pajak Daerah. Kebijakan penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi yang selama ini dilakukan juga memberikan akibat berupa pembayaran PKB yang lebih mahal dari yang seharusnya dibayarkan.

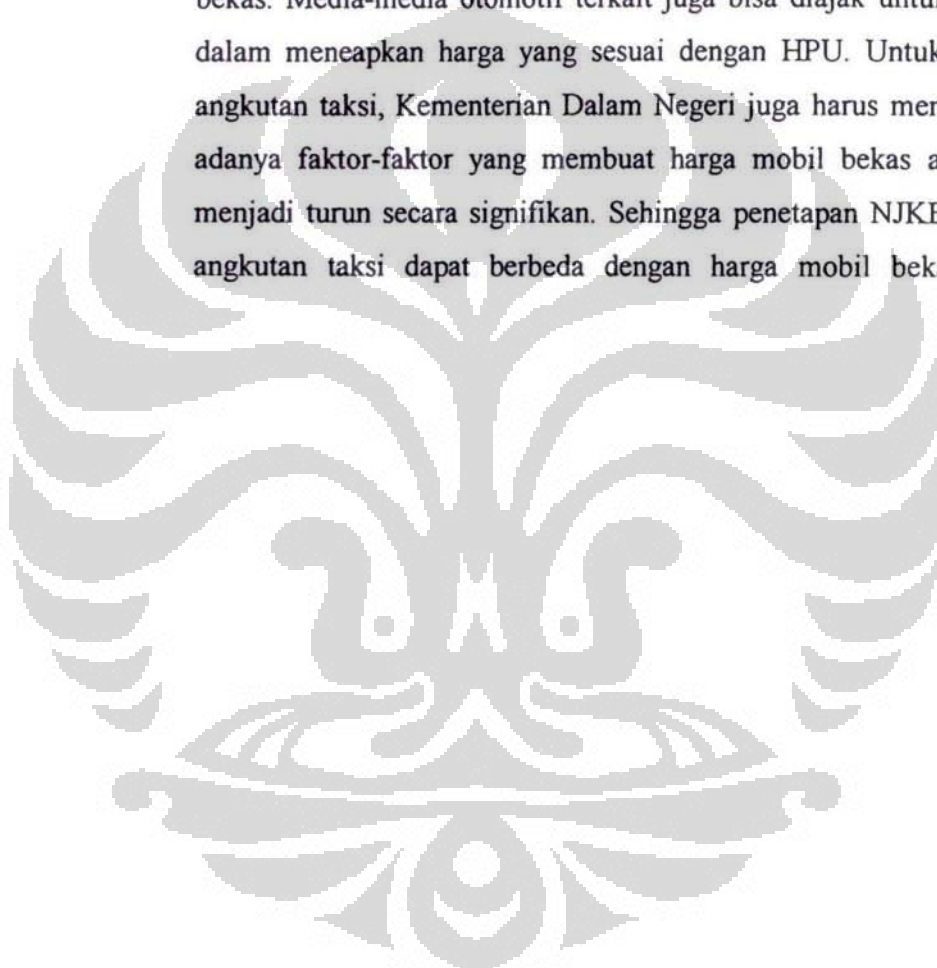
6.2. Saran

Upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah-masalah yang terjadi adalah :

1. Penetapan NJKB untuk mobil bekas memang sulit dilakukan jika harus mengacu kepada harga pasaran umum. Namun hal itu harus terus diusahakan mengingat Undang-Undang Pajak Daerah telah mengamanatkan seperti itu. Hal tersebut bisa dilakukan jika pemerintah yang diwakili Kementerian Dalam Negeri dan Dipenda seluruh Indonesia bekerja sesuai dengan prosedur yang dijalankan dan melakukan perencanaan perumusan tabel NJKB yang lebih matang lagi. Kondisi

seperti tersebut dapat didukung dengan cara menambah sumber-sumber daya untuk mencari NJKB yang sesuai harga pasaran umum. Pembuatan *software* khusus untuk tabel NJKB juga akan sangat membantu dalam melakukan input data harga kendaraan dibandingkan penggunaan *microsoft excel* yang masih digunakan hingga saat ini.

2. Kerjasama dengan asosiasi penjual mobil-mobil bekas bisa dilakukan untuk mengatasi permasalahan banyaknya keberagaman harga mobil bekas. Media-media otomotif terkait juga bisa diajak untuk bekerjasama dalam menetapkan harga yang sesuai dengan HPU. Untuk mobil bekas angkutan taksi, Kementerian Dalam Negeri juga harus memperhitungkan adanya faktor-faktor yang membuat harga mobil bekas angkutan taksi menjadi turun secara signifikan. Sehingga penetapan NJKB mobil bekas angkutan taksi dapat berbeda dengan harga mobil bekas non taksi.



DAFTAR REFERENSI

BUKU :

- A, Walter A. (1970) *The Economic of Road User Charge*, Baltimore : John Hopkins Press
- Bird, R. M. (1999) “*Intergovernmental Relations : Universal Principles, Local Applications*”. *International Studis Program Working Paper 00-2, April 2000, USA : Georgia State University.*
- Brotodiharjo, R. Santoso. (1982) *Pengantar Ilmu Hukum Pajak, Ed.3*, Bandung : Eresco
- Cresswell, John W. (1994). *Researches Design, Qualitative & Quantitative Approaches*, California : Sage Publications, Inc
- Darmawan, Iwan (1999). *Merawat dan Memperbaiki Mobil Bensin*, Jakarta:Puspa Swara,
- Devano, Sony dan Kurnia, Siti (2006). *Perpajakan, Konsep, Teori, dan Isu*, Jakarta : Kencana
- Devas, Nick (1989) *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*, Jakarta : Universitas Indonesia
- Kuncoro, M., (2003). *Metode riset untuk bisnis dan ekonomi*, Jakarta : Erlangga
- Mansury, R. (2002). *Pajak Penghasilan Lanjutan Pasca Reformasi 2000*, Jakarta : Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4)
- Mardiasmo (1999). *Perpajakan, Cet. 7*, Yogyakarta : Andi Yogyakarta
- Moleong (1996). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung : Remaja Rosdakarya
- Musgrave, R.A. dan Musgrace P. B. (1983) *Public Finance in Theory and Practice*, MacGraw-Hill, Inc.
- Neuman, W. L. (2000) *Social Research Methods: Qualitative and Quantitave Approach. 4th Edition*, USA: Allyn & Bacon
- Rosdiana, Haula dan Tarigan, Rasin (2005) *Perpajakan, Teori, dan Aplikasi*, Jakarta : PT Rajagrafindo Persada,

- Samudra, A. A. (2005). *Perpajakan di Indonesia*, Jakarta : PT Hecca Mitra Utama
- Schultz, William J. dan Lowell Haris (1965). *American Public Finance*, New Jersey : Prentice Hall Inc.
- Siregar, Muchtarudin (1981). *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Jakarta : LPFE UI
- Soemitro, Rochmat (1979). *Dasar-Dasar Hukum Pajak dan Pajak Pendapatan*, Bandung : Eresco
- Soelarno, Slamet (1999). *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, Jakarta : STIA LAN Press
- Sugiyono, (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung : Alfabeta
- Suparmoko, Due (1979). *Azaz-Azas Ilmu Keuangan Negara*, Yogyakarta : BPFE UGM

SKRIPSI :

- Imalini (2001). *Tinjauan Mengenai Pengenaan PPNBM Atas Minuman Non Alkohol Dari Aspek Keadilan Pajak Di Kelurahan Klender Jakarta Timur*. Program Sarjana Ekstensi FISIP UI.
- Kawaii, Tiska F. (2008). *Penetapan Pajak Kendaraan Bermotor Atas Kendaraan Bermotor yang Digunakan Di Area Bandar Udara Dalam Rangka Peningkatan Penerimaan Daerah*. Program Sarjana Ekstensi FISIP UI.
- Zulkarnain, Muhammad (2008). *Analisis Kualitas Layanan Perpajakan Pajak Kendaraan Bermotor (Studi Kasus Samsat Kota Bekasi)*. Program Sarjana FISIP UI.

Peraturan:

Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130.

_____. *Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 25 tahun 2010 tentang Penghitungan DPP Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor*.

Propinsi DKI Jakarta. *Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 4 tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor*. Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2003 Nomor 20.

_____. *Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 140 Tahun 2010 tentang Penghitungan DPP Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor*.

Website :

Adhi, Prasetyo. “*Blue Bird Jual 2.000 Limo Eks Taksi*”. (16 November 2009).
Diunduh dari
<http://autos.okezone.com/read/2009/11/16/52/275870/52/blue-bird-jual-2-000-limo-eks-taksi> tanggal 2 Maret 2010 pukul 11.50 WIB.

Iklanmax. “*Toyota Soluna Xli*”. Diunduh dari <http://iklanlog.com/harga-toyota-soluna.html> tanggal 2 Maret 2010 pukul 15.40 WIB

Kapanlagi.com. “*Peremajaan 2.000 Taksi, Grup Blue Bird Gandeng Toyota*”. (4 Juni 2007). Diunduh dari
<http://www.kapanlagi.com/h/old/0000174682.html> tanggal 2 Maret 2010 pukul 11.15 WIB.

Kaskus.us. “*mobil soluna ex taxi good condition*”. Diunduh dari
<http://www.kaskus.us/showthread.php?t=3635955> tanggal 19 Maret 2010 pukul 11.21 WIB

Okezone.com. “*2003 Toyota Soluna XLI 1.5 / Rp. 55,000,000,-*”. Diunduh dari
<http://iklan.okezone.com/cars/detail/2010/02/02/2869> tanggal 2 Maret 2010 pukul 15.30

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Hamdinal Rahman
Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 24 Januari 1989
Alamat : Jl. Ampera Raya, Gg. Melati No. 100
Rt 011 Rw 02, Cilandak Timur, Pasar
Minggu, Jakarta Selatan, 12560
No. Telepon, surat elektronik : (021) 7822258 – 08561014630
rahmanhamdinal@gmail.com
Nama Orang Tua :
Ayah : Saryanto
Ibu : Syamsiah
Riwayat Pendidikan Formal :
SD : SDN Cilandak Timur 08 Pagi Jakarta
SMP : SMP Negeri 41 Jakarta
SMA : SMA Negeri 28 Jakarta

Informan : Bapak Nanto
Jabatan : Kepala bengkel Gamy dan pengurus penjualan mobil.
Waktu : Selasa 6 April 2010 / Pukul 07.35 – 07.50
Tempat : Kantor Gamy

1. **Perusahaan Gamy ini sudah berdiri dari tahun berapa ?**
Tahun 90, tahun 90 lah kira-kira.
2. **Untuk saat ini, Gamy punya armada taksinya ada berapa ?**
Ada tujuh ratus
3. **Mobil taksinya sekarang ini ada apa saja ?**
Saya sekarang punya Toyota Limo, Nissan Sunny, terus Nissan Latio.
4. **Sekarang yang dalam proses penjualan apa pak ?**
Sekarang Limo aja.
5. **Tahun berapa aja itu pak ?**
Tahun 2004.
6. **Biasanya berapa lama mobilnya dijadikan taksi pak ?**
Kita jual lima tahun sih, paling cepet kita lima tahun, selama udah ada penggantinya ya, kalau belum ada penggantinya biasanya kita nunggu, tapi lima tahun biasanya kalo udah siap semuanya kita jual, karena udah boleh dijual.
7. **Kalau Soluna dulu sempet dijual juga ya, berapa harga jualnya ?**
Soluna itu sekitar lima puluh juta (50) juta
8. **Kalo yang Limo ini dijual sekitar harga berapa ?**
Harga limo kisaran antara 70-80 juta, tapi kita juga deket-deketin pasar dengan harga segitu, kebetulan orang-orang yang laen jual juga kira-kira harganya juga segitu.
9. **Kalo Limo ini ada yang bukan untuk taksi ga ?**
Kalo di lapangan namanya bukan limo, namanya Vios, speknya beda jauh, karena kalo limo ini setau saya ada beberapa spare part yang dipangkas gitu, ga ada power window, ga ada central lock, ga ada monitoring system, tapi klo bodi sih sama kaya Vios
10. **Perusahaan taksi ini jual dibawah harga pasar ato disamakan ?**
Kalo secara umum kan Limo diluaran ga ada, kalo dibanding Vios kita pasti jualnya dibawah harga Vios. Cuma kalo pasar limo diluaran ga ada pasar Limo. Seperti Soluna dulu, kalo Soluna pasti dibawah harga pasar, karena orang ga mau kalo kita sesuai harga pasar. Sebenarnya kalo bicara pasar taksi, kita menjualnya harga pasaran taksi, tapi kalo pasaran umum itu ga bisa dibanding antara mobil bekas taksi dengan mobil pribadi, sama-sama soluna kalo ex taksi sama pribadi nilainya beda.

11. **Karena dari segi kualitasnya ya ?**
Kalo dari segi kualitas sebenarnya engga juga. Mungkin image aja, kan kalo bekas taksi ini itu segala macem, kalo mobil umum itu kan karena engga ada embel-embel taksinya itu makanya harganya lebih tinggi. Karena kalo dijual dengan harga umum, engga bakal laku dengan image bekas taksi.
12. **Jarak tempuh kilometer sebelum dijual kira-kira berapa ?**
Kira-kira ya 250 sampai 300 lah.
13. **Mobil yang jadi taksi ini dihitung penyusutannya ga ?**
Kita ga ngitung, kita ikut pasar. Karena kalo dihitung tau statusnya. Kalo mobil biasa aja paling engga 3 tahun 30%, kalo mobil bekas taksi sudah lebih.
14. **Gamy pernah dapet surat ga pak nanyain harga mobil dari Depdagri atau Dipenda ?**
Saya sih belum pernah dapet ya.
15. **Kalo ga menghitung penyusutan, berarti tidak menghitung keuntungan pas menjualnya ?**
Saya sih ga sampe sana ya, Cuma kan kalo misalnya dijual, itu ya udah dapet untungnya lah. Cuma saya ga tau persennya. Yang jelas sih kita ga bisa nentuin harga sendiri, temen-temen yang laen jual berapa, kita ikut. Karena kalo kita jual tinggi sendiri, gak laku.
16. **Waktu pembelian mobil bekas taksi dulu, harganya sama dengan yang bukan taksi ga ?**
Kalo Soluna kita spek down, ga ada power window, ga ada central lock, ga pake jam, yang Gli banyak ada, kita ga ada, jadi lebih murah lah.

Informan : Bapak Hani Rustan
Jabatan : Kepala Seksi Pajak Daerah, Kementerian Dalam Negeri
Waktu : Senin, 31 Mei 2010 / Pukul 10.25-11.03
Tempat : Kementerian Dalam Negeri

1. Dalam menetapkan NJKB metodenya bagaimana ? Data-datanya dapat darimana ?

Kita liat landasan hukumnya dulu, PKB itu kan berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 tahun 2009, kalo dulu kan PP 65 tahun 2001, disebutkan Menteri Dalam Negeri menetapkan NJKB berdasarkan pertimbangan Menteri Keuangan. Di Undang-Undang nomor 28 pun menyebutkan gitu. Data yang dibutuhkan Permendagri itu berdasarkan data dari minggu pertama bulan Desember tahun pajak sebelumnya. Jadi kalo tahun pajak 2010, datanya itu minggu pertama bulan Desember tahun pajak 2009. Yang kedua itu kita minta data dari ATPM ya, tentu kita kumpulkan data dari ATPM atau produsen kendaraan bermotor, kita minta data dari mereka, dari importir kendaraan bermotor, kita minta pake kop surat Menteri Dalam Negeri, kita juga turun survey ke showroom-showroom, di wilayah Jabotabek lah, di Jakarta. Selain itu kita minta data, kita kirim surat kepada daerah untuk melakukan survey, HPU baru ataupun bekas seluruh Indonesia, data itu dikumpulkan terus kita bahas bersama dalam rapat kerja dengan daerah. Kita turun survey di Jakarta bukan hanya titip ke showroom, tapi kita liat juga melalui media massa, kan banyak di media massa segala macam, di internet juga.

2. Jadi gabungan dari showroom, ATPM, dan media ?

Iya segala macam lah.

3. Kalau terjadi perbedaan untuk yang mobil bekas, harga yang diambil yang mana ?

Namanya kan di UU harga rata-rata, jadi ambil rata-ratanya.

4. Ini kenapa pak di minggu pertama Bulan Desember ?

Perintah Undang-Undang.

5. Jadi BAKD hanya melaksanakan saja ya ?

Kan saya sampaikan tadi, kita hanya melaksanakan ya. Tapi bicara data, kita perintahkan kepada daerah untuk melakukan survey, dari harga baru dan harga bekas, semua jenis kendaraan, seluruh Indonesia kita perintahkan. Minta di daerah lakukan survey semua jenis kendaraan. Nah nanti data ini kita bahas bersama dalam forum rapat.

6. Saya dapat fenomena pak, perusahaan taksi dalam suatu periode tertentu menjual kendaraannya ke masyarakat umum. Karena itu bekas taksi, jadi otomatis harganya kan drop banget. Dari data NJKB yang saya lihat pak, di tabel NJKB itu harganya sangat jauh dari harga pasar.

- Kita tidak mau mengklasifikasikan, ini harga bekas taksinya sekian, harga ini sekian. Tidak begitu. Memang Depdagri dalam menetapkan nama di tabel itu tidak sembarangan. Kita harus menunggu izin dulu dari suatu tipe kendaraan. Kendaraan tersebut izin dulu untuk didaftarkan di Departemen Perindustrian. Kita tidak punya kewenangan untuk menetapkan nama, yang berhak itu perindustrian dengan usulan dari importir atau ATPM atau produsen kendaraan, baik roda dua maupun roda empat. Jika itu ditetapkan taksi maka di dalam tabel kita juga akan bedakan, non taksi dan taksi. Tapi kalau tidak, kita tidak akan melakukan hal tersebut.
7. Kalau saya lihat di tabel permendagri, harga yang ditetapkan untuk taksi tidak sesuai dengan yang ada di pasaran pak. Pertanyaan saya, gini deh, manusia selama hidupnya sepanjang bisa menghindari pajak akan dilakukannya. Itulah pajak, siapapun yang dikenakan beban, pasti akan mencoba untuk menghindari. Contoh di Amerika, di negara itu kan katanya ada dua yang ga bisa dihindari, menghindar dari pajak dan menghindar dari kematian. Hanya dua hal itu saja. Tapi tetap saja ada orang yang berusaha menghindar dari pajak. Mungkin sebagai gambaran, pernah denger Cayman Island? namanya mafia, namanya pengusaha-pengusaha besar yang ingin mengejar target, dia akan memaksakan induk perusahaannya ada di situ. Ya itu lah yang terjadi, itu satu. Kedua, kaitannya dengan yang tadi. Sekarang dia jual di harga segitu, begitu di pasaran apakah kita akan jamin dia akan jual dengan harga segitu, saya rasa enggak. Sekarang dia ambil mobil dari Blue Bird, dia rapikan dia apakah dia jual di kota Bandung, apa dia jual dengan harga segitu? Dia jual di Bandung, orang ga paham. Dia akan jual dengan harga lazimnya pak. Gini aja mas, santai saja kalo soal itu. Pendek saja kalo soal itu. Apakah bisa dijamin harga katakanlah 15 juta eks taksi misalnya Hyundai Accent itu sama dengan harga di Surabaya, sama dengan harga di Kalimantan Timur. Karena ini harga rata-rata nasional. Jadi bukan hanya harga pasaran umum yang ada di DKI.
8. Kalau mobil bekas taksi, Bapak mengirim surveynya kemana ? Kita tidak pernah memberlakukan secara spesifik, karena itu perlakuan pengaturan umum, berlaku secara nasional, taksi sini belum tentu sama dengan taksi disana. Apakah itu akan diberikan *special treatment* ? Kami bisa jadi masalah lagi, ada apa ini diberikan *special treatment*. Jadi kita memberlakukan umum secara nasional. Karena tidak bisa menjamin, ya katakan beli dari perusahaan Bluebird 20 juta 30 juta, tapi begitu dirapikan lagi, dijual ke kampung, apakah orang sana akan paham bahwa eks taksi akan jelek? Tidak ini tidak ada jaminan yang seperti itu.
9. Dalam kaitannya dengan keadilan, apakah nanti jadi tidak mengganggu kegiatan ekonomi bagi pemilik mobil bekas taksi yang tingkat ekonominya tidak terlalu tinggi jika dikenai pajak yang tidak berbeda dengan mobil lain ? Karena berdasarkan asas

penilaian pajak, pajak tidak boleh mengganggu kegiatan ekonomi seseorang.

Logikanya terlalu jauh, Itu ga masuk di dalam akal saya, yang namanya keadilan perpajakan bukan seperti itu. Yang menghambat perekonomian bukan perekonomian pribadi. menghambat distribusi ekonomi secara nasional, bukan secara pribadi. Saya kira itu soluna antara eks taksi dan bukan taksi kan juga sudah dibedakan eks taksi sendiri dan bukan eks taksi sekian, beda harganya itu udah jauh. Kalo kita liat tabelnya itu sendiri udah beda.

10. Kalo saya liat di tabel itu bedanya cuma 5 juta sih pak.

Permasalahannya satu tipe saja yang banyak pembelinya, harga yang diturunkan itu akan berdampak secara signifikan. Turun 5 juta saja dari tahun sebelumnya, pendapatan akan turun signifikan, pembangunan bisa terhambat, itu hanya gara-gara menurut kemauan seseorang. Secara adil sudah adil pak, ada perbedaan antara pribadi dan bukan pribadi. Kita udah bedakan itu eks taksi dan bukan eks taksi, pasa masih di perjalanan taksi kita berikan insentif sampai 40%, tarif pajaknya pun masih 1%, dan tidak ada jaminan ketika dijual kembali apakah masih murah. dan ga bisa menjamin juga coba yang tadi mas bilang harga eks taksi 70 juta, mas bawa ke papua sana harganya bisa 80 juta disana.. Kita lakukan survey itu, kita ambil data tertinggi, data terendah, lalu kita rata-ratakan. Itu yang kita lakukan setiap penyusunan, dan penyusunan ini melibatkan pejabat-pejabat dinas pendapatan di seluruh Indonesia. Mobil itu layaknya kaya cincin mas, orang butuh, orang seneng, dia akan berapapun akan beli. Contoh ya untuk gambaran anda, mobil Toyota Land Cruiser Hardtop tahun 80an, tahun 90 lah yang dulu yang Hardtop-Hardtop itu. Di Jakarta ini ga ada artinya Hardtop, coba bawa ke Jambi, kalo ga harganya 100 juta, bayangkan dari berapa juta jadi 100 juta.

Informan : Bapak Aulisa Salman
Jabatan : Staf Perencanaan dan Pengembangan Potensi Pajak Daerah
Waktu : Senin, 26 Juli 2010 / Pukul 08.39 – 08.55
Tempat : Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta

1. Sebenarnya dasar untuk menghitung PKB apa aja ?

Dasar untuk menghitung PKB itu namanya NJKB, Nilai Jual Kendaraan Bermotor. Nilai Jual Kendaraan Bermotor itu kita tidak dapat memastikan dapat dari mana, tapi kita pake pembandingan, pake HPU, Harga Pasaran Umum. *Price list* yang dikeluarkan ATPM, kalo ga ada itu, kita cari di internet, kalo ga ada juga yang ini, kita pake pembandingan dengan merek yang sama dari negara yang sama. Misalnya toyota I Q, itu kan ga ada di Indonesia ya. Nah kita cari yang lain, dengan jenis yang sama cc sama dari negara yang sama. Misalnya adanya Ford, nah kita pake harga yang Ford itu. Jadi banyak macemnya lah. Pembandingan-pembandingan itu mana yang paling benar.

2. Kalau mobil bekas disini harganya segini, disitu harganya segitu, untuk NJKB penyelesaiannya bagaimana ?

Untuk NJKB kita pake namanya *official assessment*. Jadi misalnya Xenia tahun 2000, misalnya ya, eh xenia ada tahun 2000 ga ya? tahun 2006 lah. Kita netapinnya tahun 2006, begitu tahun 2007, xenia kita turunkin 5%, jadi NJKB tahun 2007 lebih turun. Naek turun 5%. O iya tadi juga ada satu tambahan lagi naik turun 5%, naik 5%, turun 5%. Dalam artian begini, misalnya kaya tadi Xenia tahun 2006 dengan xenia tahun 2010, itu relatif harganya akan turun 5%, 5% dikali 4 tahun kan, berarti 20% kira-kira turunnya. Itu relatif harganya segitu, kurang lebih lah. Terus kalo misalnya kita nemuin Harley Davidson, tipe XL CU misalnya tahun 2008 dia ngeluarin, tahun 2009 ga ngeluarin, tahun 2010 dia ga ngeluarin, terus tiba-tiba akhir 2010 dia bilang minta mau ngeluarin, nah kita pake tahun 2008 kita naekin dua kali. Jadi pembandingnya banyak lah. Kita liet yang mendekati harga pasar yang mana.

3. Kalau memakai 5%, berarti ga melihat harga pasar ? Karena mungkin ada yang turun harganya banyak

Kalo di pasar itu kan sudah kita sudah melihat apa ya namanya, kesenangan orang, subjektivitas orang, jadi kita menilai secara objektif, secara akuntansi itu kan penurunan. Amortisasinya waktu dulu sudah dihitung pake kajian juga, itu untuk kendaraan bermotor itu rata-rata lima persen turunnya, kita pake prinsip akuntansi. Nah ketika kita turun lima persen disana ada yang harga seratus juta disini harga enam puluh juta itu dikit-dikit lah, orang suka, beli mahal, kalo di jakarta karena apa kena udara garam itu jelek, itu lain hal. Kita prinsipnya ngikutin pasaran. Sistemnya supaya itu tadi, supaya merangkum semuanya, kita pake *official assessment*. Untuk yang kendaraan besar lain hal itu, di beberapa daerah truk-truk harganya akan beda. Jadi di Departemen Dalam negeri itu ada dari tahun 95

sampai 2010. Dibawah tahun itu daerah diberikan kewenangan menetapkan sendiri, karena di daerah ini ada, di daerah lain belum tentu ada.

4. **Tiap daerah kan nanti akan rapat dengan Kementerian Dalam negeri ya. Kalau misalnya Jakarta sudah menetapkan harga mobilnya segini, daerah lain menetapkan harga mobilnya segini, mungkin lebih mahal atau lebih murah. Itu nanti pas rapat diambil yang mana ?**
 Kita koordinasi sih, kalo untuk NJKB kita koordinasi. Kan kalo kendaraan untuk pertama di Jakarta ya, daerah itu nanya ke kita harga ini berapa. Daerah beda buat apa juga. Jadi ga begitu beda fluktuasi harga sih. Paling beda mungkin untuk kendaraan yang engga, engga murni. Kalo misalnya Xenia itu pasti semua sama, tapi kalo untuk Mercy itu kan biasanya importir umum, importir umum itu kan ngitung biaya perjalanan ngangkutnya, itu mungkin beda.
5. **Kalau untuk mobil-mobil yang kurang laku seperti mobil-mobil Eropa apa memakai penurunan 5% juga ?**
 Ya itu balik lagi ke yang tadi, 5% itu udah kajian, udah ada orang ahlinya. Namanya kendaraan bermotor 5% itu ga peduli merek, prinsip akuntansi ga peduli merek. Amortalisasi ya begitulah.
6. **Tapi bukannya ini ya PKB itu dikenakan dari nilai jual kendaraan bermotor yang ada di pasaran ?**
 Ya itu tadi makanya yang saya bilang. Kita tidak melihat subjektivitas, kita melihatnya objektivitas. Nah kalo dari segi pemakaian, trus udah modifikasi itu kan udah subjektivitas, kalo kita makein itu semua kita sendiri yang pusing. Jadi kita pake titik tengahnya, ini ada prinsip akuntansi nih.
7. **Jika ada orang yang tau cara menghitung PKB dan dia merasa PKBnya ga sesuai, kira-kira orang itu bisa ga melakukan semacam keberatan ?**
 Selama ini sih belum pernah ada komplain. Saya kira yang namanya NJKB itu kan *official*. Contohnya Mercy, Mercy itu, Mercy 300E, itu mungkin kalo kamu beli sekarang harganya 100 juta tahun 2000 deh. Tapi NJKBnya lebih dari itu, karena faktor subjektivitas. Karena orang kan mikirnya Mercy itu ga banyak yang nyari, karena mobil Eropa. Kita ga bisa ngitung itu, apa namanya subjektivitas itu kita ga bisa ngitung. Selama ini sih ga ada, ga ada komplain dari wajib pajib pajak. Karena kita pun ga akan matok di 5% itu, karena kita tadi kriterianya banyak, dari HPU, dari 5%, dari perbandingan banyak.

Informan : Bapak Muslim
Jabatan : Pemilik mobil bekas taksi
Waktu : Rabu, 18 Agustus 2010 / Pukul 20.42 – 20.48
Tempat : Rumah Bapak Muslim

1. **Alasan beli mobil bekas taksi apa ya ?**
Yang pertama sih yang pasti murah, yang pasti murah. Yang kedua tahunnya juga ga begitu tua, tahun muda. Kalo dibandingin dengan merek yang sama itu harganya jauh mungkin bisa $\frac{3}{4}$, seumpama harga bukan taksi itu sekitar 80 juta, tapi yang bekas taksi sekitar 50 jutaan.
2. **Jenis mobil bekas taksinya ?**
Soluna, Soluna Xli 50
3. **Itu darimana belinya ?**
Dari pool Narogong, Blue Bird. Sebenarnya beli dari poolnya Kramatjati, tapi suruh miling langsung ke pabriknya, apa namanya ke bengkelnya, bengkel pusatnya, Narogong.
4. **Waktu itu harga belinya berapa ya ?**
53 juta.
5. **Kalo besar PKBnya ?**
PKBnya itu satu juta tiga ratus enam puluh lima ribu
6. **Kalau buat bayar PKB ini tiap bulan nyisihin uang buat bayar ga ?**
Oo enggak, saya langsung itu, jadi ga ada anggaran tiap hari, ga ada
7. **Kalau dikira-kira , persentase bayar PKB sama penghasilannya kira-kira berapa persennya ya ?**
Kurang lebih sekitar 30%, ini penghasilan per bulan ya.
8. **Selama ini tau cara menghitung jumlah PKB ga ?**
Oo ga tau, ya tau-tau pokoknya dari Samsat ya, pas kita waktu bayar, jumlah segitu langsung kita bayar.
9. **Sekarang ini, waktu bayar pajak pas bulannya, kegiatan ekonominya ada yang terganggu ga ?**
Yang pasti gini kalo kita bayar pajak kan udah direncanain, jadi paling enggak ada tabungan lah. Jadi saya kira untuk bayar pajak ga ada pengaruh dengan keuangan.
10. **Trus kira-kira selama ini pajak yang dibayar sudah sesuai kemampuannya belum ?**
Gimana ya, saya susah itu. Karena itu udah aturan sesuai dari keputusan kaya gitu kan. Jadi kalo suruh udah sesuai kemampuan, saya susah itu jawabnya.

11. **Jadi kalo mobil bekas taksi ini sebenarnya harga jualnya buat penetapan di PKBnya itu dikenainya antara 80-90 sebenarnya. PKB itu dikenakan dari nilai jual kendaraannya, tadi beli 50 tapi dikenain buat PKBnya antara 80-90. Jadi kalau tau seperti itu bagaimana ?**
Ya sangat kecewa, harusnya kan bisa lebih murah untuk bayarannya kan, tapi itu udah sesuai aturan itu. Kita ga bisa protes lagi kan, kalo bisa protes ya bisa mungkin lebih lebih rendah lagi pajaknya.
12. **Berharapnya tapi sesuai sama harga belinya ?**
Ya kalo memang itu sampai 80 kan juta beratin kan. Ya kalo setelah tau itung-itungannya beratin, ngerasa berat, kalo duku kan kita ga tau itung-itungannya.
13. **Jadi merasa berat setelah tau penghitungannya ?**
Iya merasa berat, harusnya bisa lebih ringan kan, bisa sampe 800an.



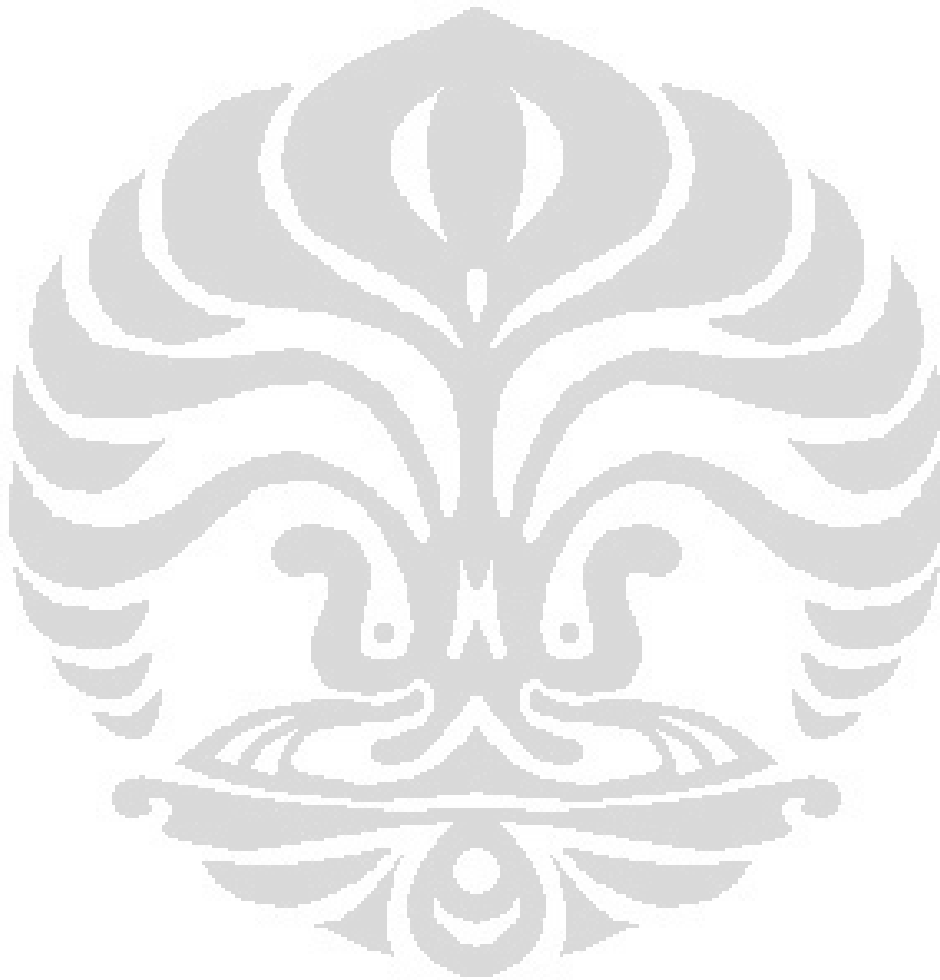
Informan : Bapak Nobu
 Jabatan : Pemilik mobil bekas taksi
 Waktu : Kamis, 19 Agustus 2010 / Pukul 15.03 – 15.08
 Tempat : Toko Pak Nobu

1. **Beli mobil bekas taksi alasannya ?**
 Beli mobil bekas taksi, pertama emang dengan dana yang terbatas tapi ingin punya mobil tahun yang lebih muda. Itu sih paling.
2. **Jenis mobil bekas taksinya ?**
 Nissan Sunny Tahun 98
3. **Belinya dari mana ya ?**
 Belinya dari pemakai di daerah Jakarta Selatan.
4. **Waktu itu belinya berapa?**
 dua puluh enam setengah
5. **Dua puluh enam setengah itu belum balik nama ya ?**
 Belom balik nama.
6. **Nih kalo bayar Pajak Kendaraan Bermotornya berapa ?**
 Sekitar delapan ratus enam tujuhan ya.
7. **Terus buat bayar pajaknya ini tiap bulan nyisihin buat bayar atau nanti saja langsung bayar ?**
 Dadakan, dadakan nanti pas bulan itu bayar. Iya dadakan. Nyisihin-nyisihin penghasilan sih ada cuman bukan bukan untuk ini, nyisihin untuk dibudgetin, bukan untuk disisihin penghasilannya.
8. **Kira-kira persentase bayar pajak sama penghasilannya, berapa persen dari penghasilannya per bulan ?**
 Kalo kaya gitu sih bisa hampir 50%nya ya, 40-50% deh.
9. **Tau ga cara penetapan PKB ?**
 Ga, ga tau
10. **Sewaktu bulan bayar PKB itu, kegiatan ekonominya terganggu ga ?**
 Pastinya agak mengganggu ekonomi, pastinya agak mengganggu lah.
11. **Merasa cocok ga dengan pajak yang dibayar sebesar delapan ratus ribu itu ?**
 Kalo setau saya sih, kalo saya compare dengan yang lain si ya biasa aja sih, emang segitu kali bekas taksi, engga ngerti juga, engga ngerti juga yang cocok semana yang ga cocok semana, cuman yang jelas liat dari kawan-kawan yang lain oo segitu ya ikutin, ya ikutin.
12. **Kalau misalnya mengetahui, penetapan PKB itu dari nilai jual kendaraan bermotor. Tadi kan belinya dua puluh enam setengah. Tapi**

ditetapannya lima puluhan samapai enampuluhan. Tanggapannya bagaimana kalau mengetahui seperti itu ?

Apa ya, Berarti dia mau memanipulasi harga dong, untuk mendapatkan keuntungan lebih, tujuannya itu.

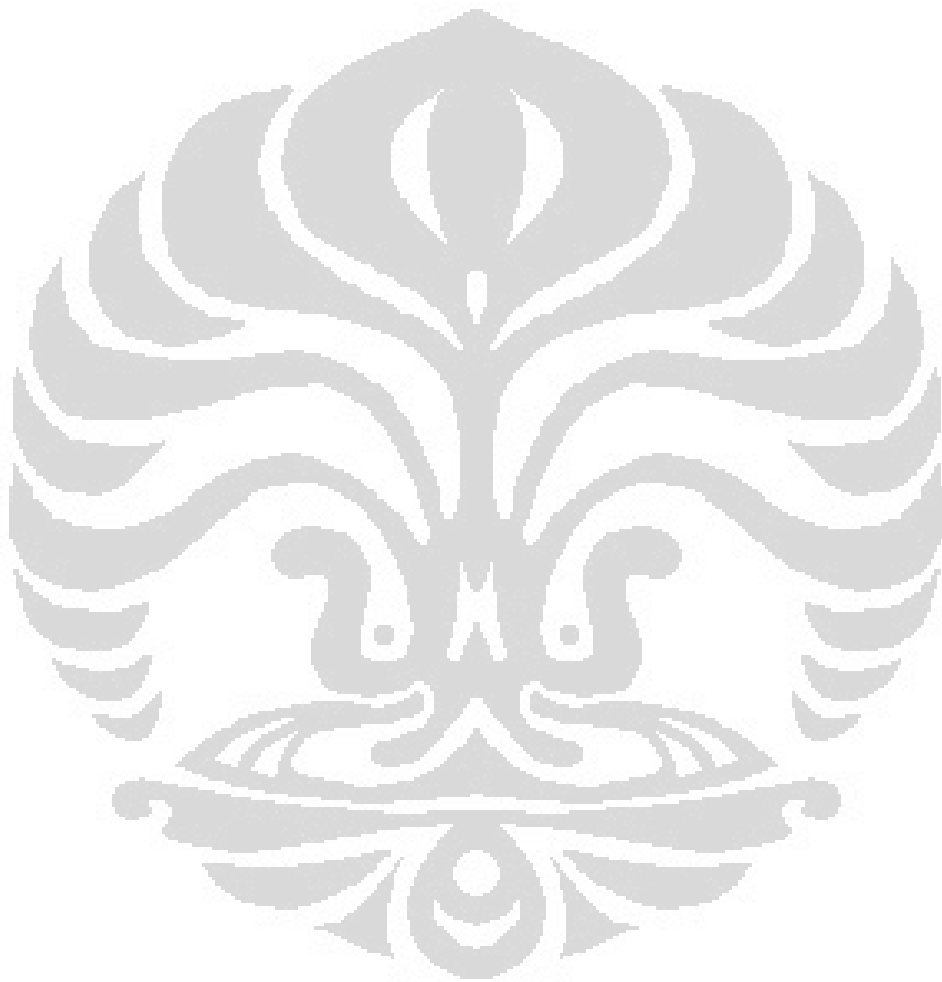
13. **Ada harapan yang harus dilakukan kalau mengetahui seperti itu ?**
Ya minta disesuaikan, jangan mencekik rakyat, musti disurvey keadaan lapangan sebenarnya.



Informan : Bapak Arya
Jabatan : Pemilik mobil bekas taksi
Waktu : Jumat, 20 Agustus 2010 / Pukul 19.45-19.49
Tempat : Kantor Bapak Arya

1. **Mengapa memilih untuk membeli mobil bekas taksi?**
Murah.
2. **Apa jenis mobil bekas taksinya ? darimana membelinya ya ?**
Mobil toyota soluna tipe sedan tahun 2003, saya dapatkan dari perusahaan taksi Bluebird.
3. **Berapa harga belinya waktu itu ?**
Pembelian dengan cara cicilan, dp sekitar lima belas jutaan dan kurang lebih satu setengah juta per bulan selama 3 tahun
4. **Mobil ini PKBnya berapa ya ?**
Kurang lebih satu koma tiga jutaan
5. **Apa bapak menyisihkan penghasilan tiap bulan untuk bayar PKB itu ?**
Tidak
6. **Kira-kira berapa prosentase bayar PKB sama penghasilan tiap bulan ?**
Kurang lebih sekitar 20-30 persen dari gaji per bulan
7. **Apa ketika bayar Pajak Kendaraan Bermotor ini, kegiatan bapak untuk mengkonsumsi barang atau kebutuhan lain terganggu?**
Ya, dua puluh persen itu benar-bener mempengaruhi cash flow
8. **Apakah bapak tahu cara penetapan Pajak Kendaraan Bermotor?**
Tidak
9. **Apa selama ini bapak merasa bayar PKB udah cocok dengan penghasilan Bapak ?**
Ya tapi gimana lagi mas? bade kumaha deui mau ngga mau ya mesti terima ajah.
10. **Jadi dalam Undang-undang, Pajak Kendaraan Bermotor itu ditetapkan berdasarkan tarif pajak dikali dengan Nilai Jual Kendaraan Bermotor atau NJKB. NJKB ini ditetapkan oleh Kementrian Dalam Negeri, untuk kendaraan Bapak soluna bekas taksi tahun 2003 NJKB ditetapkan sebesar delapan puluh lima juta. Hal ini kan bertolak belakang dengan yang yang Bapak beli harganya jauh berada di bawah delapan puluh lima juta. Pendapat bapak bagaimana ?**
Sama jawabannya dengan yang tadi, emang kita mesti gimana? mau ngga bayar PKB? ntar ditilang atuh mas. Rakyat mah cuman ngikut, mau gimana

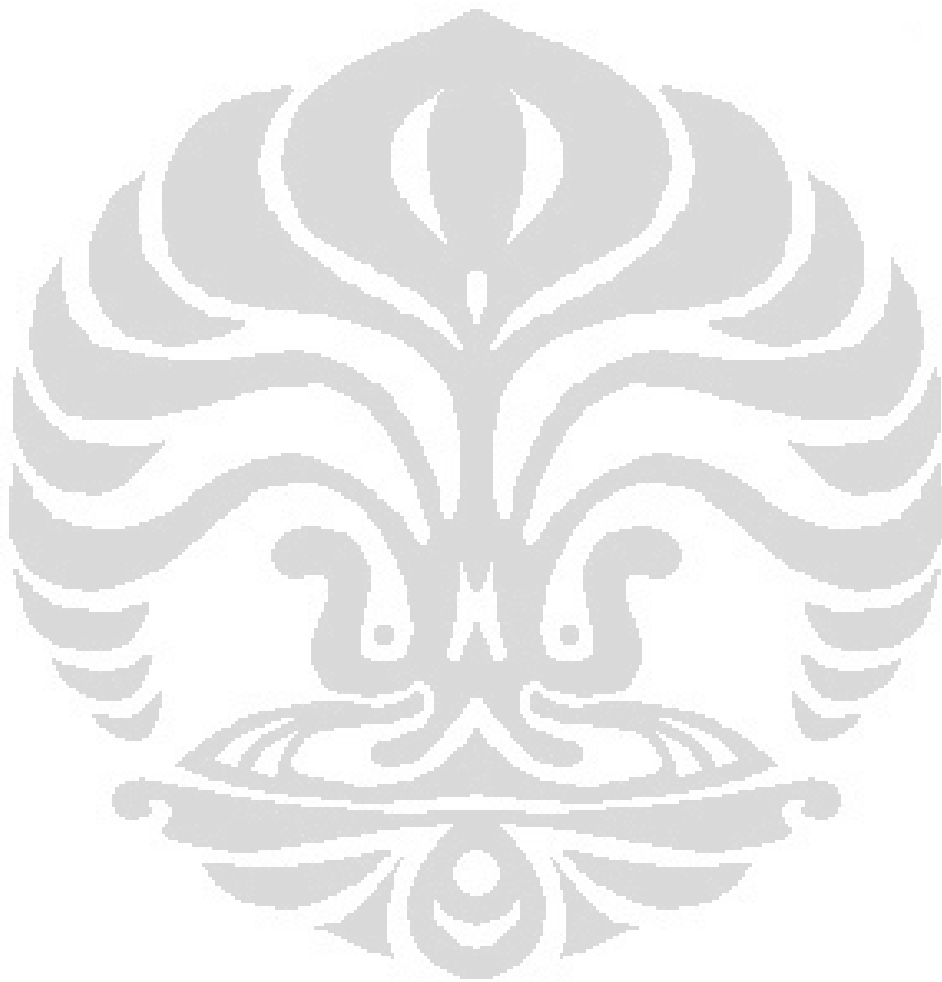
lagi, memang si sepertinya ngga *fair*, yah kalo ini bisa di aspirasikan ke negara, punten saya nitip pesen keberatan saya ini.



Informan : Bapak Arthur
Jabatan : Pemilik mobil bekas taksi
Waktu : Kamis, 26 Agustus 2010 / Pukul 08.47-08.51
Tempat : Rumah Bapak Arthur.

1. **Mengapa Bapak memilih untuk beli mobil bekas taksi ?**
Waktu itu saya memilih mobil bekas taksi karena harganya yg relatif murah dan terjangkau. prosesnya cepat.
2. **Apa jenis mobil bekas taksinya? belinya darimana?**
sunny tahun 1997 dari blue bird
3. **Biaya untuk membelinya waktu itu berapa ?**
Dua puluh lima juta
4. **Jumlah PKB mobil ini berapa ?**
Kira-kira sekitar delapan ratusan ya
5. **Apa untuk bayar PKB ini Bapak menyisihkan penghasilan tiap bulan ga ?**
Tidak
6. **Jumlah PKB itu kira-kira berapa persen dari penghasilan Bapak per bulan ?**
Kira-kira tiga puluh persen ya.
7. **Apa ketika bayar Pajak Kendaraan Bermotor ini, kegiatan bapak untuk mengkonsumsi barang atau kebutuhan lain terganggu?**
Tidak ada yang berkurang, semua berjalan seperti biasa.
8. **Apa Bapak tahu cara penetapan PKB mobil Bapak ?**
Tidak tahu.
9. **Selama ini bayar PKB udah merasa sesuai belum dengan penghasilan Bapak ?**
Sesuai.
10. **Jadi kalau dalam peraturannya, PKB itu ditetapkan berdasarkan tarif dikali dengan Nilai Jual Kendaraan Bermotor atau NJKB. NJKB ini ditetapkan oleh Kementrian Dalam Negeri, untuk kendaraan Bapak Sunny tahun 97 ditetapin sebesar empat puluh tiga juta. Harga tersebut kan jauh lebih tinggi dari yang Bapak beli. Pendapat bapak bagaimana ?**
Menurut saya pemerintah tidak bisa seenaknya untuk menentukan pajak, harusnya ada pertimbangan bahwa setiap orang yang membeli mobil bekas taksi pasti memiliki dana yg pas-pasan. Apabila pajaknya tinggi mendingan

skalian aja bli kendaraan bekas biasa, toh akhirnya pada prakteknya banyak yang di bawah delapan puluh lima juta.



PERATURAN MENTERI DALAM NEGERI
NOMOR 29 TAHUN 2009
TENTANG
PENGHITUNGAN DASAR PENGENAAN PAJAK KENDARAAN
BERMOTOR DAN BEA BALIK
NAMA KENDARAAN BERMOTOR
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MENTERI DALAM NEGERI,

Menimbang:

bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 4 ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah, perlu menetapkan Peraturan Menteri Dalam Negeri tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

Mengingat:

1. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480);
2. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3685) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 246, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4048);
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
4. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4438);
5. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);

6. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3530);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 118, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4138).

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:

PERATURAN MENTERI DALAM NEGERI TENTANG PENGHITUNGAN DASAR PENGENAAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Kendaraan Bermotor adalah semua 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 berat dan alat-alat besar yang bergerak.
2. Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
3. Pajak Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat PKB, adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor.
4. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat BBN-KB, adalah pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan, atau pemasukan ke dalam badan usaha.
5. Kendaraan bermotor ubah bentuk adalah kendaraan bermotor yang mengalami perubahan teknis dan/atau serta penggunaannya.
6. Alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak adalah alat-alat yang dapat bergerak/berpindah tempat dan tidak melekat secara permanen.
7. Harga Pasaran Umum yang selanjutnya disingkat HPU, adalah dari harga rata-rata yang diperoleh dari sumber data, antara lain, agen tunggal pemegang merek dan asosiasi penjual kendaraan bermotor.
8. Tahun Pembuatan adalah tahun perakitan dan/atau tahun yang ditetapkan berdasarkan registrasi dan identifikasi oleh pihak berwenang.

Pasal 2

- (1) Penghitungan dasar pengenaan PKB berdasarkan perkalian nilai jual kendaraan bermotor dan bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor.

- (2) Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan HPU atas suatu kendaraan bermotor pada minggu pertama bulan Desember tahun 2008.
- (3) Bobot sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk menghitung dasar pengenaan PKB, dihitung berdasarkan faktor-faktor yang meliputi:
 - a. tekanan gandar;
 - b. jenis bahan bakar kendaraan bermotor; dan
 - c. jenis, penggunaan, tahun pembuatan dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor.
- (4) Bobot sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) ditetapkan sebagai berikut:
 - a. sedan, sedan station, jeep, station wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor dan
 - b. sejenisnya serta alat-alat berat dan alat-alat besar, sebesar 1,00; dan
 - c. mobil barang/beban, sebesar 1,30.

Pasal 3

Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) tercantum pada kolom 8 Lampiran I Peraturan Menteri ini.

Pasal 4

- (1) Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) dijadikan dasar pengenaan BBN-KB.
- (2) Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum pada kolom 6 Lampiran I Peraturan Menteri ini.

Pasal 5

- (1) Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 untuk kendaraan umum ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).
- (2) Dasar pengenaan BBN-KB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) untuk kendaraan umum ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).

Pasal 6

- (1) Dasar pengenaan PKB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 khusus kendaraan Baru untuk kendaraan alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan sebesar 40% (empat puluh persen).
- (2) Dasar pengenaan BBN-KB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) khusus Penyerahan Pertama untuk kendaraan alat-alat berat dan alat-alat besar ditetapkan sebesar 40% (empat puluh persen).
- (3) Dasar pengenaan PKB dan BBN-KB untuk kendaraan alat-alat berat dan alat-alat besar selain yang ditetapkan pada ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan sebesar 60% (enam puluh persen).

Pasal 7

- (1) Nilai jual kendaraan bermotor ubah bentuk sebagai dasar penghitungan PKB dan BBN-KB berdasarkan hasil penjumlahan nilai jual kendaraan bermotor dengan nilai jual ubah bentuk.

- (2) Nilai jual ubah bentuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran II Peraturan Menteri ini.
- (3) Kendaraan bermotor ubah bentuk lainnya yang nilai jualnya belum tercantum dalam Lampiran II Peraturan Menteri ini, ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.

Pasal 8

Penghitungan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB yang jenis, merek, tipe dan nilai jualnya belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri ini, ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri Dalam Negeri.

Pasal 9

- (1) Gubernur menetapkan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB untuk kendaraan bermotor:
 - a. Jenis, merek dan tipe yang belum tercantum dalam Lampiran dan tambahan Lampiran Peraturan Menteri ini, dengan ketentuan:
 - 1) Untuk tahun pembuatan terbaru nilai jualnya ditetapkan 10% (sepuluh persen) di bawah harga kosong (off the road) atau 21,5% di bawah perkiraan harga isi (on the road).
 - 2) Untuk tahun pembuatan lebih tua, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan HPU atau dengan membandingkan jenis, merek, tipe, isi silinder, dan tahun pembuatan dari negara produsen yang sama.
 - b. jenis, merek dan tipe yang telah tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri ini, dengan ketentuan:
 - 1) Untuk tahun pembuatan lebih baru, nilai jualnya ditetapkan dengan penambahan 5% (lima persen) setiap tahun dari nilai jual tahun sebelumnya.
 - 2) Untuk tahun pembuatan lebih tua, nilai jualnya ditetapkan berdasarkan nilai jual tahun pembuatan terakhir sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran Peraturan Menteri ini dengan penurunan 5% (lima persen) setiap tahun dengan maksimal penurunan 5 (lima) tingkat atau disesuaikan dengan HPU yang berlaku di Daerah masing-masing.
- (2) Gubernur dapat menetapkan dasar pengenaan PKB atas Kereta Gandeng atau Tempel, dan Tambahan atau selisih nilai jual kendaraan bermotor ganti mesin yang belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri ini.
- (3) Penetapan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB dengan Peraturan Gubernur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), dilaporkan kepada Menteri Dalam Negeri paling lambat 7 (tujuh) hari setelah ditetapkan.

Pasal 10

Perubahan peruntukan atau fungsi kendaraan bukan umum menjadi kendaraan umum harus memenuhi persyaratan izin usaha angkutan dan izin trayek.

Pasal 11

- (1) Gubernur menetapkan Peraturan Gubernur untuk melaksanakan dasar pengenaan PKB dan BBN-KB berdasarkan Peraturan Menteri ini paling lambat 45 (empat puluh lima) hari sejak ditetapkannya Peraturan Menteri ini.

(2) Peraturan Gubernur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaporkan kepada Menteri Dalam Negeri paling lambat 7 (tujuh) hari sejak ditetapkan.

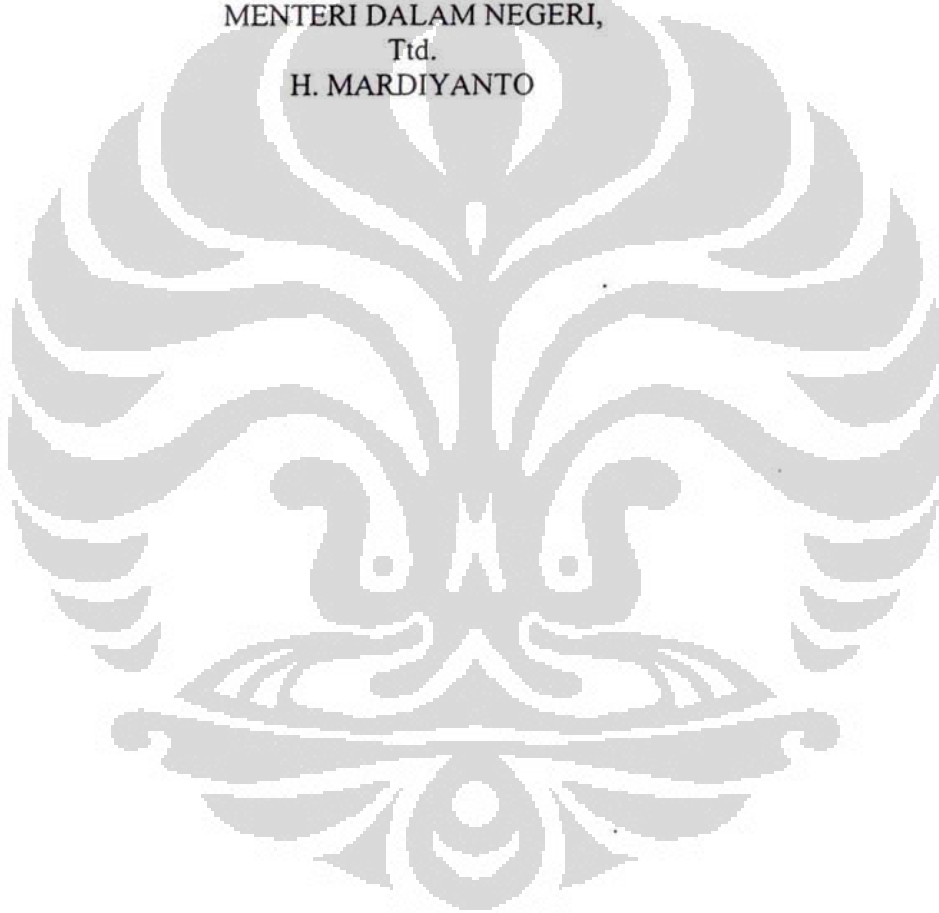
Pasal 12

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 22 Tahun 2008 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan PKB dan BBN-KB Tahun 2008, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. .

Pasal 13

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan Di Jakarta,
Pada Tanggal 22 Juni 2009
MENTERI DALAM NEGERI,
Ttd.
H. MARDIYANTO



NO	MERK	TYPE	TH BUAT	NJKB	BOBOT	DP PKB
7992	NISSAN	SKYLINE 2.6 GTR	2005	255.000.000	1,0	255.000.000
7993	NISSAN	SKYLINE 2.6L MT	2005	378.000.000	1,0	378.000.000
7994			2006	416.000.000	1,0	416.000.000
7995	NISSAN	SKYLINE 25 GT TURBO	2000	220.000.000	1,0	220.000.000
7996			2001	223.000.000	1,0	223.000.000
7997			2002	237.000.000	1,0	237.000.000
7998	NISSAN	SKYLINE 25 GT TURBO 2498CC	2000	220.000.000	1,0	220.000.000
7999			2001	223.000.000	1,0	223.000.000
8000	NISSAN	SKYLINE 25 GTR AT	2003	230.000.000	1,0	230.000.000
8001			2005	610.000.000	1,0	610.000.000
8002	NISSAN	SKYLINE 25 GTS MT	1994	158.000.000	1,0	158.000.000
8003			1998	309.000.000	1,0	309.000.000
8004	NISSAN	SKYLINE 3.5 AT	2005	510.000.000	1,0	510.000.000
8005	NISSAN	SKYLINE 3.5 AT CBU	2005	510.000.000	1,0	510.000.000
8006			2006	580.000.000	1,0	580.000.000
8007	NISSAN	SKYLINE 3.5L MT	2005	497.000.000	1,0	497.000.000
8008	NISSAN	SKYLINE GT-R	2004	536.000.000	1,0	536.000.000
8009	NISSAN	SKYLINE GT-R 2.6 MT	2005	276.000.000	1,0	276.000.000
8010			2006	290.000.000	1,0	290.000.000
8011			2007	305.000.000	1,0	305.000.000
8012	NISSAN	SKYLINE RBO	1978	10.000.000	1,0	10.000.000
8013			1998	91.000.000	1,0	91.000.000
8014			2000	278.000.000	1,0	278.000.000
8015	NISSAN	STANZA 1598CC	1978	8.000.000	1,0	8.000.000
8016			1981	9.000.000	1,0	9.000.000
8017			1982	10.000.000	1,0	10.000.000
8018			1983	11.000.000	1,0	11.000.000
8019			1984	12.000.000	1,0	12.000.000
8020			1985	13.000.000	1,0	13.000.000
8021			1986	14.000.000	1,0	14.000.000
8022			1987	16.000.000	1,0	16.000.000
8023			1988	18.000.000	1,0	18.000.000
8024			1989	19.000.000	1,0	19.000.000
8025			1990	23.000.000	1,0	23.000.000
8026			1991	26.000.000	1,0	26.000.000
8027	NISSAN	SUNNY 1.3	1978	10.000.000	1,0	10.000.000
8028			1983	13.000.000	1,0	13.000.000
8029			1985	15.000.000	1,0	15.000.000
8030			1986	17.000.000	1,0	17.000.000
8031			1987	18.000.000	1,0	18.000.000
8032			1988	19.000.000	1,0	19.000.000
8033			1989	21.000.000	1,0	21.000.000
8034			1991	26.000.000	1,0	26.000.000
8035			1992	29.000.000	1,0	29.000.000
8036			1993	31.000.000	1,0	31.000.000
8037			1995	37.000.000	1,0	37.000.000
8038			1996	40.000.000	1,0	40.000.000
8039			1997	43.000.000	1,0	43.000.000
8040	NISSAN	SUNNY 1.6 GL NEO MT	2005	115.000.000	1,0	115.000.000
8041			2006	116.000.000	1,0	116.000.000
8042			2007	124.000.000	1,0	124.000.000
8043			2008	138.000.000	1,0	138.000.000
8044			2009	148.000.000	1,0	148.000.000
8045	NISSAN	SUNNY 1.6 GL NEO MT (KHUSUS TAXI)	2005	83.000.000	1,0	83.000.000
8046			2006	85.000.000	1,0	85.000.000
8047			2007	90.000.000	1,0	90.000.000
8048			2008	102.000.000	1,0	102.000.000
8049			2009	109.000.000	1,0	109.000.000
8050	NISSAN	SUNNY 1300 CC	1978	10.000.000	1,0	10.000.000
8051			1983	13.000.000	1,0	13.000.000
8052			1985	15.000.000	1,0	15.000.000
8053			1986	17.000.000	1,0	17.000.000

NO	MERK	TYPE	TH BUAT	NJKB	BOBOT	DP PKB
10658			2003	479.000.000	1,0	479.000.000
10659			2005	609.000.000	1,0	609.000.000
10660	TOYOTA	LEXUS 4.0	1993	124.000.000	1,0	124.000.000
10661			1994	139.000.000	1,0	139.000.000
10662			1995	180.000.000	1,0	180.000.000
10663			1996	216.000.000	1,0	216.000.000
10664			1997	259.000.000	1,0	259.000.000
10665	TOYOTA	LEXUS ES 300	1993	124.000.000	1,0	124.000.000
10666			1995	137.000.000	1,0	137.000.000
10667	TOYOTA	LEXUS ES 300 AT	2002	411.000.000	1,0	411.000.000
10668			2003	479.000.000	1,0	479.000.000
10669	TOYOTA	LEXUS GS 300	1993	124.000.000	1,0	124.000.000
10670			1994	138.000.000	1,0	138.000.000
10671			1996	152.000.000	1,0	152.000.000
10672			1999	314.000.000	1,0	314.000.000
10673			2000	336.000.000	1,0	336.000.000
10674			2001	376.000.000	1,0	376.000.000
10675			2002	411.000.000	1,0	411.000.000
10676			2003	479.000.000	1,0	479.000.000
10677			2005	609.000.000	1,0	609.000.000
10678			2006	619.000.000	1,0	619.000.000
10679	TOYOTA	LEXUS GS 300 AT	2005	609.000.000	1,0	609.000.000
10680			2006	619.000.000	1,0	619.000.000
10681			2007	690.000.000	1,0	690.000.000
10682	TOYOTA	LEXUS IS 200	2000	255.000.000	1,0	255.000.000
10683			2001	282.000.000	1,0	282.000.000
10684			2002	314.000.000	1,0	314.000.000
10685			2003	331.000.000	1,0	331.000.000
10686	TOYOTA	LEXUS IS 250 AT	2006	470.000.000	1,0	470.000.000
10687	TOYOTA	LEXUS IS 300 AT	2006	470.000.000	1,0	470.000.000
10688			2007	537.000.000	1,0	537.000.000
10689			2008	579.000.000	1,0	579.000.000
10690	TOYOTA	LEXUS LS 400	1993	131.000.000	1,0	131.000.000
10691			1994	146.000.000	1,0	146.000.000
10692			1995	178.000.000	1,0	178.000.000
10693			1996	196.000.000	1,0	196.000.000
10694			1997	215.000.000	1,0	215.000.000
10695			1998	388.000.000	1,0	388.000.000
10696	TOYOTA	LEXUS LS 430	2002	771.000.000	1,0	771.000.000
10697			2003	791.000.000	1,0	791.000.000
10698			2004	898.000.000	1,0	898.000.000
10699			2005	979.000.000	1,0	979.000.000
10700	TOYOTA	LEXUS LS 430 AT	2001	748.000.000	1,0	748.000.000
10701			2002	768.000.000	1,0	768.000.000
10702			2003	791.000.000	1,0	791.000.000
10703			2004	898.000.000	1,0	898.000.000
10704			2005	979.000.000	1,0	979.000.000
10705	TOYOTA	LEXUS LS 460 AT	2006	1.105.000.000	1,0	1.105.000.000
10706			2007	1.163.000.000	1,0	1.163.000.000
10707	TOYOTA	LEXUS LS 460L AT	2006	1.105.000.000	1,0	1.105.000.000
10708			2007	1.359.000.000	1,0	1.359.000.000
10709	TOYOTA	LEXUS LX 300	1996	152.000.000	1,0	152.000.000
10710	TOYOTA	LEXUS NEW GS300 AT	1999	332.000.000	1,0	332.000.000
10711	TOYOTA	LEXUS SC 430	2002	749.000.000	1,0	749.000.000
10712			2003	788.000.000	1,0	788.000.000
10713			2004	853.000.000	1,0	853.000.000
10714			2005	898.000.000	1,0	898.000.000
10715			2006	917.000.000	1,0	917.000.000
10716	TOYOTA	LIMO 1.5 MT (NCP93R-BEMDKD)	2007	106.000.000	1,0	106.000.000
10717			2008	110.000.000	1,0	110.000.000
10718	TOYOTA	LIMO 1.5 MT BEMDKD	2007	101.000.000	1,0	101.000.000
10719			2008	105.000.000	1,0	105.000.000

NO	MERK	TYPE	TH BUAT	NJKB	BOBOT	DP PKB
10720	TOYOTA	LIMO 1.5 NCP 42 REEM	2005	92.000.000	1,0	92.000.000
10721	TOYOTA	LIMO 1.5 NCP42R EEMSKTD	2007	102.000.000	1,0	102.000.000
10722	TOYOTA	LIMO 1.5 STD (NCP93R-BEMDKD)	2008	105.000.000	1,0	105.000.000
10723			2009	110.000.000	1,0	110.000.000
10724	TOYOTA	LIMO 1500	2005	91.000.000	1,0	91.000.000
10725			2006	96.000.000	1,0	96.000.000
10726			2007	105.000.000	1,0	105.000.000
10727			2008	106.000.000	1,0	106.000.000
10728	TOYOTA	LIMO 1500 NCP42R-EEMSKTD	2006	96.000.000	1,0	96.000.000
10729			2007	105.000.000	1,0	105.000.000
10730	TOYOTA	LIMO TAXI 1500 NC42 TX	2005	91.000.000	1,0	91.000.000
10731	TOYOTA	LIMO TAXI 1500 NCP42R-EEMSKTD	2004	90.000.000	1,0	90.000.000
10732			2005	92.000.000	1,0	92.000.000
10733			2006	93.000.000	1,0	93.000.000
10734			2007	102.000.000	1,0	102.000.000
10735	TOYOTA	LIMO TAXI1.5NCP42REE	2004	90.000.000	1,0	90.000.000
10736	TOYOTA	LITE ACE	1986	23.000.000	1,0	23.000.000
10737	TOYOTA	LUXEL 1.8 AT	2005	137.000.000	1,0	137.000.000
10738	TOYOTA	MA 70	1989	60.000.000	1,0	60.000.000
10739	TOYOTA	MAJESTA	1997	200.000.000	1,0	200.000.000
10740			2000	572.000.000	1,0	572.000.000
10741			2003	634.000.000	1,0	634.000.000
10742			2005	685.000.000	1,0	685.000.000
10743	TOYOTA	MAJESTA 4.3L AT	2005	685.000.000	1,0	685.000.000
10744			2006	719.000.000	1,0	719.000.000
10745	TOYOTA	MARINO 1.6 AT	1993	73.000.000	1,0	73.000.000
10746			1995	83.000.000	1,0	83.000.000
10747	TOYOTA	MARK X 2.5 AT	2007	352.000.000	1,0	352.000.000
10748	TOYOTA	MARK X 3.0 AT	2005	325.000.000	1,0	325.000.000
10749	TOYOTA	MARK X 3.0L AT	2005	325.000.000	1,0	325.000.000
10750			2006	341.000.000	1,0	341.000.000
10751	TOYOTA	MR 2 AW 114	1986	49.000.000	1,0	49.000.000
10752	TOYOTA	MR-2 MT, 1800CC	2005	264.000.000	1,0	264.000.000
10753	TOYOTA	MR-S AT	2000	213.000.000	1,0	213.000.000
10754			2001	218.000.000	1,0	218.000.000
10755			2002	228.000.000	1,0	228.000.000
10756			2003	239.000.000	1,0	239.000.000
10757	TOYOTA	MR-S MT	1985	24.000.000	1,0	24.000.000
10758			2000	203.000.000	1,0	203.000.000
10759			2001	208.000.000	1,0	208.000.000
10760			2002	230.000.000	1,0	230.000.000
10761			2005	264.000.000	1,0	264.000.000
10762	TOYOTA	MR-S MT, 1800CC	2001	208.000.000	1,0	208.000.000
10763			2005	264.000.000	1,0	264.000.000
10764	TOYOTA	MR-Z	1994	170.000.000	1,0	170.000.000
10765	TOYOTA	NEW CAMRY 2.4 AT	2002	227.000.000	1,0	227.000.000
10766			2003	233.000.000	1,0	233.000.000
10767			2004	239.000.000	1,0	239.000.000
10768			2005	245.000.000	1,0	245.000.000
10769	TOYOTA	NEW CAMRY 2.4 G AT	2004	239.000.000	1,0	239.000.000
10770			2005	245.000.000	1,0	245.000.000
10771			2008	301.000.000	1,0	301.000.000
10772			2009	321.000.000	1,0	321.000.000
10773	TOYOTA	NEW CAMRY 2.4 G AT (ACV40R-JEAEKD)	2006	260.000.000	1,0	260.000.000
10774			2007	273.000.000	1,0	273.000.000
10775			2008	301.000.000	1,0	301.000.000
10776			2009	321.000.000	1,0	321.000.000
10777	TOYOTA	NEW CAMRY 2.4 G AT MI (CBU)	2004	305.000.000	1,0	305.000.000
10778			2005	321.000.000	1,0	321.000.000
10779	TOYOTA	NEW CAMRY 2.4 G MT MI (CBU)	2004	284.000.000	1,0	284.000.000
10780			2005	298.000.000	1,0	298.000.000
10781	TOYOTA	NEW CAMRY 2.4 V AT (ACV40R-JEAGKD)	2006	275.000.000	1,0	275.000.000

NO	MERK	TYPE	TH BUAT	NJKB	BOBOT	DP PKB
10844	TOYOTA	SOARER 4.3	1983	22.000.000	1,0	22.000.000
10845			1997	370.000.000	1,0	370.000.000
10846			1998	377.000.000	1,0	377.000.000
10847			1999	475.000.000	1,0	475.000.000
10848			2001	694.000.000	1,0	694.000.000
10849			2002	788.000.000	1,0	788.000.000
10850			2003	829.000.000	1,0	829.000.000
10851	TOYOTA	SOARER EMZ 21	1986	60.000.000	1,0	60.000.000
10852			1998	61.000.000	1,0	61.000.000
10853	TOYOTA	SOARER SC 430	2000	749.000.000	1,0	749.000.000
10854			2002	788.000.000	1,0	788.000.000
10855			2003	829.000.000	1,0	829.000.000
10856	TOYOTA	SOARER SCV 430 (CBU)	2005	1.037.000.000	1,0	1.037.000.000
10857	TOYOTA	SOLUNA AL 50 AT	1999	77.000.000	1,0	77.000.000
10858			2002	105.000.000	1,0	105.000.000
10859			2003	109.000.000	1,0	109.000.000
10860	TOYOTA	SOLUNA AL 50 AT (GLI-AT)	1999	77.000.000	1,0	77.000.000
10861			2000	86.000.000	1,0	86.000.000
10862			2001	91.000.000	1,0	91.000.000
10863			2002	105.000.000	1,0	105.000.000
10864			2003	109.000.000	1,0	109.000.000
10865	TOYOTA	SOLUNA AL 50 MT	2002	91.000.000	1,0	91.000.000
10866			2003	100.000.000	1,0	100.000.000
10867	TOYOTA	SOLUNA AL 50 MT (GLI-MT)	1999	73.000.000	1,0	73.000.000
10868			2000	82.000.000	1,0	82.000.000
10869			2001	86.000.000	1,0	86.000.000
10870			2002	91.000.000	1,0	91.000.000
10871			2003	100.000.000	1,0	100.000.000
10872	TOYOTA	SOLUNA ALF 50 (XLI)	1997	64.000.000	1,0	64.000.000
10873			1999	67.000.000	1,0	67.000.000
10874			2000	72.000.000	1,0	72.000.000
10875			2001	78.000.000	1,0	78.000.000
10876			2002	87.000.000	1,0	87.000.000
10877			2003	91.000.000	1,0	91.000.000
10878	TOYOTA	SOLUNA ALF 50 (XLI) (KHUSUS TAXI)	2003	85.000.000	1,0	85.000.000
10879			2004	91.000.000	1,0	91.000.000
10880	TOYOTA	SOLUNA ALF 50 MT	1999	67.000.000	1,0	67.000.000
10881			2000	72.000.000	1,0	72.000.000
10882			2001	78.000.000	1,0	78.000.000
10883			2002	87.000.000	1,0	87.000.000
10884	TOYOTA	SOLUNA AN 50 AT	1999	82.000.000	1,0	82.000.000
10885			2000	86.000.000	1,0	86.000.000
10886			2001	91.000.000	1,0	91.000.000
10887			2002	105.000.000	1,0	105.000.000
10888	TOYOTA	SPACIO 1.8 L	1996	298.000.000	1,0	298.000.000
10889	TOYOTA	SPORT	1978	12.000.000	1,0	12.000.000
10890			1982	18.000.000	1,0	18.000.000
10891	TOYOTA	SPORT SAL	1983	19.000.000	1,0	19.000.000
10892			1985	21.000.000	1,0	21.000.000
10893	TOYOTA	SPRINTER	1988	30.000.000	1,0	30.000.000
10894			1994	52.000.000	1,0	52.000.000
10895			1995	55.000.000	1,0	55.000.000
10896			1996	67.000.000	1,0	67.000.000
10897			1998	89.000.000	1,0	89.000.000
10898			1999	94.000.000	1,0	94.000.000
10899	TOYOTA	SPRINTER AE 91	1989	43.000.000	1,0	43.000.000
10900			1994	65.000.000	1,0	65.000.000
10901	TOYOTA	SPRINTER TRUENO	1999	99.000.000	1,0	99.000.000
10902	TOYOTA	STARLET 1.0	1985	24.000.000	1,0	24.000.000
10903			1986	26.000.000	1,0	26.000.000
10904			1987	27.000.000	1,0	27.000.000
10905			1988	29.000.000	1,0	29.000.000