

BAB 4

GAMBARAN UMUM MENGENAI *EARMARKING TAX* DAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR

A. Gambaran Umum *Earmarking Tax*

Pungutan *earmarking* sudah mulai digunakan pada tahun 1960-an di banyak negara, antara lain Amerika, Jepang, Korea, Afrika selatan, Rusia, dan Georgina. Kemudian pada tahun 1980-an penggunaan *earmarking* tersebut mulai dipakai oleh negara-negara seperti El Savador, Guetemala, Yordania, Lebanon, dan Pakistan (Siregar, 2007, h. 26). *Earmark* dianggap pada awalnya sebagai pengganti sistem anggaran yang lain, karena baik politisi dan para pembayar pajak tampaknya melihat *earmark* menjadi cara yang menarik dan layak untuk pembiayaan jaminan sosial, bekerja jalan, pendidikan, program lingkungan hidup, dan hal-hal baik lainnya. Politisi menginginkan *earmark* sebagai alat untuk mengurangi resistensi yang tinggi dari pembayar pajak, serta akuntabilitas yang diinginkan oleh pembayar pajak seperti akuntabilitas yang berkaitan dengan bagaimana uang pajak mereka dibelanjakan. (Bird dan Jun, 2005, h. 15-17)

Indonesia telah menerapkan *earmark tax* dalam bentuk *revenue sharing* dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah. Bird dan Joesoeng dalam tipe-tipe *earmarking*, menjelaskan bahwa konsep bagi hasil pajak pusat kepada daerah adalah merupakan tipe G yang dikemukakan oleh Bird dan Jun yaitu bentuk *revenue sharing* kepada pemerintah daerah. Dalam sistem perpajakan Indonesia, tipe tersebut diwujudkan dalam bentuk dana bagi hasil pajak (DBH). DBH Pajak meliputi bagi hasil atas penerimaan pajak penghasilan (PPh) Pasal 21 dan PPh, Pasal 25/29 wajib pajak orang pribadi dalam negeri (WPOP DN), pajak bumi dan bangunan (PBB), bea perolehan hak atas tanah dan bangunan (BPHTB). Hal tersebut sesuai dengan pernyataan yang diungkapkan oleh Hary Azhar Azis selaku ketua Pansus RUU PDRD sebagai berikut:

“Ini semacam era baru atau sejarah baru atau *banchmark* baru yang kita ingin terapkan di dalam sistem perpajakan kita. Di perpajakan nasional itu memang belum ada, kecuali untuk pajak PPh perseorangan, itu 20% dari penerimaan PPh perorangan itu

dikembalikan ke daerah sumber pajak itu. Nah tinggal daerah yang punya banyak wajib pajak yang kaya itu memperoleh banyak. Lain-lainnya belum ada jadi kita menginginkan misalnya prinsipnya waktu itu.” (wawancara mendalam, 17 Mei 2010)

Berdasarkan pada ketentuan Pasal 13 UU Nomor 33 Tahun 2004, serta Pasal 8 PP Nomor 55 Tahun 2006, DBH PPh Pasal 21 dan DBH PPh Pasal 25/29 WPOP DN adalah sebesar 20 persen dari penerimaannya. Dana bagi hasil dari penerimaan PPh Pasal 21 dan PPh Pasal 25/29 WPOP DN yang diserahkan kepada daerah tersebut dibagi dengan imbalan, 60 persen untuk kabupaten/kota dan 40 persen untuk provinsi. Selanjutnya, sesuai ketentuan Pasal 12 ayat (1), (2), dan (3) UU Nomor 33 Tahun 2004 serta Pasal 5 dan Pasal 6 PP Nomor 55 Tahun 2006, bagian daerah atas PBB ditetapkan sebesar 90 persen dari penerimaan PBB (termasuk biaya pemungutan 9 persen), sedangkan sisanya sebesar 10 persen merupakan bagian Pemerintah Pusat, yang seluruhnya dikembalikan lagi kepada daerah. Selanjutnya, berdasarkan pada ketentuan Pasal 12 ayat (4) dan (5) UU Nomor 33 Tahun 2004 serta Pasal 7 PP Nomor 55 Tahun 2006, bagian daerah atas BPHTB ditetapkan sebesar 80 persen dari penerimaan BPHTB, sedangkan sisanya sebesar 20 persen merupakan bagian Pemerintah Pusat yang dikembalikan lagi kepada Pemerintah Daerah.

Sistem DBH pajak antara Pemerintah pusat kepada pemerintah daerah yang diberlakukan memang sejalan dengan tipe G dari *earmarking tax* yaitu hasil penerimaan pajak-pajak pusat tertentu digunakan nantinya untuk dana transfer ke pemerintah daerah. Penerapan tipe *revenue sharing* sebagai salah satu tipe *earmarking* memang bukan berarti pajak-pajak yang dipungut pemerintah pusat tersebut di dasarkan atas pertimbangan semata untuk dana transfer ke pemerintah daerah. Tipe ini tidak memiliki alasan rasional antara untuk apa pajak itu dipungut dan penggunaan hasil penerimaannya. Walaupun dalam implementasinya penerimaan pajak pusat tersebut akan mempengaruhi besarnya dana transfer ke pemerintah daerah yang nantinya akan mempengaruhi struktur pendapatan setiap daerah.

B. Pajak Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta

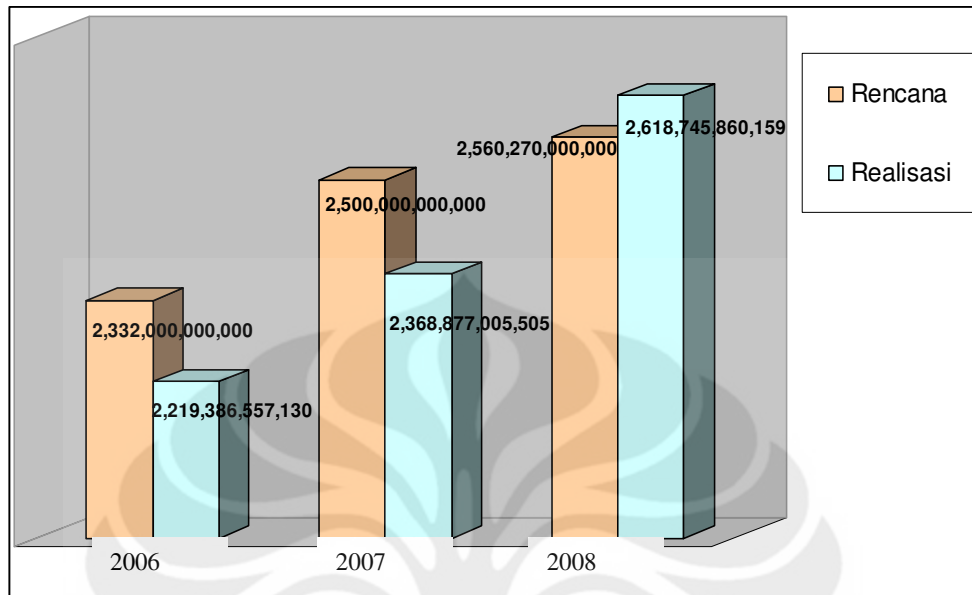
Di DKI Jakarta sebagaimana disebutkan dalam penjelasan atas Peraturan Daerah DKI Jakarta tentang Pajak Kendaraan Bermotor bahwa pungutan pajak

atas kendaraan bermotor semula merupakan penggabungan dari Pajak Rumah Tangga dasar 3 dan 4 (Ordonansi Pajak Rumah Tangga 1908) dan Ordonansi Pajak Kendaraan Bermotor 1934. Kemudian pungutan tersebut dinamakan Setoran Wajib Pemeliharaan dan Pembangunan Prasarana Daerah (SWP3D) yang untuk pertama kali diatur dengan Peraturan Daerah tanggal 17 September 1966 (Lembaran Daerah tahun 1967 No.10). Melalui Peraturan Daerah tahun 1987 No. 11, nama SWP3D diubah dan menjadi Pajak Kendaraan Bermotor (Samudra, 1995, h. 147). Di DKI Jakarta Peraturan Daerah No. 11 tahun 1987 dinyatakan tidak berlaku lagi, sebagaimana telah beberapa kali diubah dan yang sampai saat ini berlaku adalah Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor. Undang-undang yang berlaku sekarang ini sudah diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang telah disahkan dan diundangkan pada tanggal 15 September 2009.

Alasan yang mendorong digunakannya nama Pajak Kendaraan Bermotor, dan bukan SWP3D adalah untuk menciptakan suatu sistem pungutan terpadu, menyederhanakan jenis pungutan dan mengurangi *image* negatif masyarakat karena banyaknya jenis pajak yang harus dipikul. Selain itu latar belakang pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor bertolak dari pemikiran tentang usaha pemerintah untuk mempertinggi pendapatan daerah sumber yang ada, dilain pihak dihadapkan pada suatu kenyataan bahwa penerimaan daerah yang diperoleh dari Pajak Kendaraan Bermotor dan penerimaan dari Pajak Rumah Tangga Dasar 3 dan 4 sangat tidak seimbang bila dibandingkan dengan kebutuhan daerah untuk melakukan pemeliharaan dan pembangunan prasarana daerah, maka usaha peningkatan yang bersifat terus menerus perlu dilakukan. Tentunya dengan memperhatikan harga kendaraan bermotor pada tahun 1960 sampai dengan 1965 merupakan ukuran kemampuan standar masyarakat (Soelarno, 1999, h. 151)

Oleh karena itu penerimaan pajak menjadi andalan bagi Pemda DKI Jakarta terutama penerimaan dari sektor Pajak Kendaraan Bermotor. Berikut adalah grafik perkembangan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor:

Grafik 4.1
Perkembangan Realisasi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor
Tahun Anggaran 2006-2008



Sumber: Bidang Pengendalian dan Pembinaan, Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta 2010

Grafik 4.1 menunjukkan bahwa setiap tahun realisasi penerimaan PKB selalu meningkat. Penerimaan tertinggi dicapai pada tahun 2008 yaitu sebesar Rp. 2.62 miliar atau sebesar 102,28% dari rencana yang telah ditetapkan dalam APBD. Untuk tahun 2006 realisasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor merupakan yang terkecil yaitu hanya sebesar Rp. 2,21 miliar.

Peraturan pajak baik peraturan pemerintah maupun peraturan daerah pada dasarnya memuat subyek, obyek, dasar pengenaan pajak, tarif dan prosedur demikian pula Perda Nomor 4 Tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta yang sementara ini masih dapat berlaku karena dalam waktu dekat akan diganti, sesuai dengan Undang-undang No. 28 Tahun 2009 dan akan berlaku diseluruh Daerah Tingkat 1. Berikut ini akan dijelaskan mengenai subjek, objek, tarif, dan dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor berdasarkan Perda No. 4 Tahun 2003 dan Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang PDRD.

B.1 Subjek Pajak

Subjek Pajak Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor. Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor. Dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 diberikan tambahan penjelasan mengenai Wajib Pajak Badan yang kewajiban perpajakannya diwakili oleh pengurus atau kuasa Badan tersebut.

B.2 Objek Pajak

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

- a. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- b. Kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, dan perwakilan lembaga-lembaga internasional dengan azas timbal balik;
- c. Pabrikan atau importir yang semata-mata disediakan untuk dipamerkan atau tidak untuk dijual.

Dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang PDRD diamanatkan adanya perluasan basis Pajak Kendaraan Bermotor. Perluasan basis pajak diberikan hingga kendaraan milik Pemerintah. Oleh karena itu dalam Perda baru nanti akan terdapat tambahan objek pajak seperti yang diamanatkan Undang-Undang, dan tentunya akan menambah penerimaan dari Pajak Kendaraan Bermotor.

Berikut ini adalah profil jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya di DKI Jakarta:

Tabel 4.1
Jumlah Kendaraan menurut Jenis Tahun 2006-2008

No	Jenis Kendaraan	2006	2007	2008
1	Sedan dan Sejenisnya	357.657	350.459	361.539
2	Jeep Segala Merk	109.518	118.503	130.419
3	<i>Minibus, Microbus</i>	696.153	760.308	867.210
4	<i>Pick Up, Light Truck, Truck</i> dan Sejenisnya	126.282	128.251	140.287
5	Bus Tingkat, Wagoon, Box, <i>Delivery Van</i>	83.842	86.227	94.787
6	<i>Dump Truck, Truck</i> Tangki dan Sejenisnya	23.442	23.586	26.246
7	Otolet/ Opelet, Mikrolet	15.119	14.909	15.503
8	Kendaraan Bermotor Roda Tiga	14.661	14.784	15.715
9	Sepeda Motor	2.575.164	2.803.650	3.249.657
10	Alat-Alat Berat	24.066	26.338	28.965
Jumlah		4.025.904	4.327.015	4.930.328

Sumber: KPTI - Seksi Litbang Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta 2010

Tabel 4.1 memperlihatkan bahwa setiap tahunnya jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta selalu bertambah hingga pada tahun 2008 mencapai jumlah 4,93 juta unit. Jenis kendaraan bermotor yang memiliki jumlah paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah sebesar 3,25 juta pada tahun 2008. Kenaikan jumlah kendaraan dari tahun 2006 ke 2007 adalah 7,48% dan dari tahun 2007 ke tahun 2008 adalah sebesar 13,94%.

B. 3 Dasar Pengenaan Pajak

Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dihitung sebagai perkalian dari dua unsur pokok:

- a. Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB); NJKB diperoleh berdasarkan harga pasaran umum (HPU) atas suatu kendaraan bermotor. Dalam hal HPU atas suatu kendaraan bermotor tidak diketahui, NJKB ditentukan berdasarkan faktor-faktor: isi silinder dan atau satuan daya kendaraan bermotor; penggunaan kendaraan bermotor; jenis kendaraan bermotor; merek kendaraan bermotor; tahun pembuatan kendaraan bermotor; berat total kendaraan

bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan; dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu.

b. Bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Bobot dihitung berdasarkan faktor-faktor: tekanan gandar kendaraan bermotor; jenis bahan bakar kendaraan bermotor; jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor.

B.4 Tarif Pajak

Tarif Pajak Kendaraan Bermotor ditetapkan sebesar: 1,5% untuk kendaraan bermotor bukan umum; 1% untuk kendaraan bermotor umum; 0,5% untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

Dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang PDRD ditetapkan bahwa tarif yang digunakan adalah:

- a. untuk kepemilikan kendaraan bermotor pertama paling rendah sebesar 1% dan paling tinggi sebesar 2%;
- b. untuk kepemilikan kendaraan bermotor kedua dan seterusnya tarif dapat ditetapkan secara progresif paling rendah sebesar 2% dan paling tinggi sebesar 10%.

Sampai saat ini tarif yang berlaku di DKI Jakarta adalah yang diatur dalam Perda No. 4 Tahun 2003 dan masih tetap berlaku untuk jangka waktu dua tahun sebelum diberlakukannya Peraturan Daerah yang baru berdasarkan Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang PDRD. Oleh karena itu Pemda harus membuat Perda baru sesuai dengan Undang-Undang PDRD yang baru dengan menyesuaikan beberapa aturan baru.

B.5 Masa Pajak dan Surat Pemberitahuan Tahunan (SPT)

Masa pajak adalah 12 bulan berturut-turut, dimulai pada saat pendaftaran kendaraan bermotor yang merupakan tanggal berlakunya STNK dan berakhir pada saat habisnya masa STNK. Setelah habis masa STNK, wajib pajak harus memasukan SPTPD, yang disampaikan selambat-lambatnya pada saat berakhirnya masa berlaku STNK.

B.6 Sistem pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor

Pajak Kendaraan Bermotor menganut sistem pemungutan “Pengkaitan Pada Pelayanan“ Pemanjangan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dikenal dengan sistem Administrasi Manunggal Dibawah Satu Atap (SAMSAT). Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 126 tahun 2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor, prosedur penyelesaian Pajak Kendaraan Bermotor diawali dengan melakukan pendaftaran dan/atau pelaporan kendaraan bermotor dengan menggunakan Surat Pendaftaran Objek Pajak Daerah (SPOPD), Surat Pendaftaran dan Pendataan Kendaraan Bermotor (SPPKB), Surat Pendaftaran/Pelaporan dan Pendataan Kendaraan Bermotor Pengesahan (SPPKB Pengesahan).

Pendaftaran dan/atau pelaporan terdiri dari pendaftaran baru kendaraan bermotor, pendaftaran kendaraan bermotor dari luar daerah dan keluar daerah, serta pendaftaran ulang. Dalam melakukan pendaftaran dan/atau pelaporan harus diperhatikan apakah seluruh persyaratan sudah terpenuhi atau belum. Setiap pemilik kendaraan bermotor yang melakukan perubahan fisik kendaraan bermotor meliputi perubahan bentuk, perubahan jenis, perubahan fungsi, perubahan mesin wajib mendaftarkan kepada Kepala Unit PKB dan BBN-KB disertai syarat-syarat yang harus dilampirkan.

Besarnya Pajak Kendaraan Bermotor dihitung berdasarkan SPOPD atau SPPKB atau SPPKB Pengesahan dan dituangkan kedalam Nota Perhitungan Pajak yang berfungsi sebagai Surat Setoran Pajak Daerah (SSPD), kemudian ditetapkan besarnya pajak terutang dengan Surat Ketetapan Pajak Daerah (SKPD).

Prosedur penyelesaian diawali dengan pengajuan permohonan yang dilengkapi dengan persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan ke loket-loket yang ada di SAMSAT. Setelah pengajuan dilakukan maka petugas akan menetapkan besarnya pajak yang terutang. Besarnya pajak yang terutang diberitahu melalui SSPD. Kemudian perhitungan pada SSPD dihitung ulang kebenarannya, apabila perhitungan pajak yang terutang benar maka pemilik kendaraan bermotor dapat segera melunasi pajak yang terutang. Sebagai tanda pelunasan pemilik kendaraan bermotor mendapatkan SKPD .

Khusus untuk pemilik kendaraan bermotor yang mendaftarkan mobil baru atau melakukan perubahan bentuk, perubahan warna, perubahan nomor kendaraan bermotor, penggantian nama dan penggantian mesin harus melakukan cek fisik terlebih dahulu. Hasil cek fisik akan digunakan dalam menetapkan pajak. Pembayaran pajak kendaraan bermotor dilakukan setiap tahun, sedangkan STNK dilakukan setiap lima tahun sekali.



BAB 5

ANALISIS *EARMARKING TAX* ATAS PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DI DKI JAKARTA

A. Alasan diterapkannya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor

Earmarking tax memang merupakan suatu hal yang baru dalam ranah perpajakan di Indonesia. Konsep kewajiban alokasi ini untuk pertama kalinya secara jelas dinyatakan dalam beberapa pasal dalam Undang-undang No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD). Berlawanan dengan hal tersebut sebenarnya konsep ini bukan pertama kali yang digunakan di sistem perpajakan Indonesia, seperti yang telah dijelaskan dalam bab sebelumnya mengenai gambaran umum *earmarking tax*. Digunakannya konsep *earmarking tax* dalam Undang-Undang No. 28 tentang PDRD tentunya bergantung pada kekuatan dan kelogisan alasan-alasan mengapa konsep ini diterapkan dalam Pajak Kendaraan Bermotor. Oleh karena itu membutuhkan sejumlah justifikasi dari teori yang ada untuk menganalisisnya. Berikut ini adalah beberapa alasan yang dapat digunakan untuk menjelaskan penerapan konsep *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor di dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 Tentang PDRD.

A.1 *Earmarking Tax* atas PKB mencerminkan penerapan *benefit principle*

Menurut Derran secara prinsip teori yang paling kuat digunakan sebagai dasar untuk menerapkan konsep *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor adalah *benefit principle*. Dengan prinsip ini maka akan terlihat adanya rasionalitas dari pembayaran pajak itu sendiri dengan peruntukan penggunaan dari pendapatan pajak tersebut. *Benefit Principle* menginginkan ketika seseorang membayar pajak maka dia akan mendapatkan sejumlah layanan-layanan pemerintah terkait dengan pajak yang ia bayarkan tersebut. Terkenal dengan jargon “*we pay the tax and we get the benefit*”. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Arief Susilo yaitu:

”Orang mau bayar sesuatu itu diibaratkan didalam apa saya lupa penggagas dalam teori *benefit* ini, katakan bahwa saya akan bayar pajak tapi apa manfaat yang saya peroleh katanya begitu. Kalau ada manfaatnya baru saya bayar kalau enggak ada manfaatnya saya enggak mau bayar maka timbul lah teori *benefit* itu.” (wawancara mendalam, tanggal 20 April 2010)

Dari pengertian manfaat tersebut seolah-olah masyarakat pembayar pajak akan mendapatkan manfaat langsung. Seolah-olah terkesan mekanisme pembayaran pajak yang dilakukan oleh masyarakat seperti terjadi mekanisme jual beli di pasar. Berlawanan dari hal tersebut manfaat disini bukan seperti manfaat yang dirasakan seperti yang dirasakan oleh para pembayar retribusi. Dengan kata lain bukan berarti pungutan ini bersifat retribusi. Musgrave dan Musgrave (1991, h. 235) dalam bukunya menyebutkan retribusi sebagai penerapan *benefit principle* dalam bentuk pembiayaan langsung. Pada jenis pungutan ini barang atau jasa yang disediakan pemerintah memiliki ciri barang privat. Ciri barang privat disini bukan berarti barang yang disediakan oleh sektor privat, namun lebih kepada karakteristik barang yang menyerupai ciri barang dan jasa pada sektor privat. Sehingga orang yang tidak membayar, dapat dieksklusikan dari pemanfaatan barang dan jasa ini. Selain itu pada jenis pungutan ini manfaat dapat dirasakan secara langsung oleh pengguna barang atau jasa, dengan syarat ia telah membayar atas penggunaannya tersebut. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak Tjip Ismail sebagai berikut:

”*Earmarking* itu adalah diperuntukkan, diprioritaskan untuk apa. Kalau retribusi artinya pelayanannya diberikan kepada yang membayar retribusi, tetapi kalau pajak daerah pelayanan itu diberikan kepada sektor pajak yang bersangkutan.” (wawancara mendalam, tanggal 18 Mei 2010)

Dari penjelasan di atas jelaslah bahwa pada pemungutan pajak, penerima manfaat adalah sektor pajak tersebut bukan perorangan. Hal ini terkait dengan jenis barang atau jasa yang disediakan pemerintah terkait dengan sektor pajak yang memiliki ciri barang publik. Artinya bahwa tidak ada seorangpun yang bisa dieksklusi dari pemanfaatannya, walaupun ia tidak membayar pajak. Dalam hal pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor, barang publik yang disediakan oleh pemerintah adalah jalan dan moda transportasi massal.

Dalam melihat hubungan antara pembayaran pajak dengan manfaat apa yang didapatkan oleh pembayar pajak tersebut dijelaskan Bird dalam sebuah tulisannya. Bird membagi antara pembayaran pajak dan manfaat yang akan didapatkan menjadi delapan tipe. Menurut Bird pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor termasuk dalam tipe B dari *earmarking tax*. Dalam tipe-tipe *earmarking tax* yang dilihat berdasarkan dimensi rasional, Bird mengatakan dalam tipe B terdapat alasan yang rasional antara pembiayaan sektor jalan dengan *earmarking* penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Hal ini dikarenakan pembayar Pajak Kendaraan Bermotor merupakan pihak yang akan merasakan manfaat dari pembiayaan sektor jalan tersebut. Oleh karena itu ada alasan yang rasional jika penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor akan dialokasikan penggunaannya kepada sektor jalan. Secara teknisnya ada sesuatu yang menghubungkan antara sisi pendapatan dari Pajak Kendaraan Bermotor dan pengeluaran untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan, di dalam proses penganggaran.

Terkait dengan pembiayaan sektor jalan yang membutuhkan biaya yang sangat besar, Musgrave mengatakan bahwa pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor dapat digunakan sebagai pengganti pungutan (*in lieu of charge*). *In lieu of charge* termasuk dari penerapan prinsip manfaat secara khusus selain *user charges* (Musgrave dan Musgrave, 1991, h. 235) Dalam hal ini, untuk sektor jalan tidak memungkinkan Pemerintah daerah untuk melakukan pungutan langsung seperti retribusi. Oleh karena itu pajak dipungut terhadap produk-produk yang bersifat komplementer, dalam hal ini pada kendaraan bermotor. Selain alasan biaya besar yang dibutuhkan sektor jalan, pungutan langsung tidak dimungkinkan mengingat karakteristik jalan yaitu barang publik yang tidak bisa mengecualikan siapapun untuk menggunakannya. Jika ada yang dapat dilakukan untuk mengeksklusi penggunaan jalan maka akan membutuhkan biaya yang besar dan teknologi yang canggih. Selain itu McCleary (1991, h. 88) menyatakan bahwa faktanya *earmarking tax* dipungut karena setiap barang publik, dalam hal ini jalan memiliki sumber pendanaannya sendiri yaitu yang berasal dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, pendekatan manfaat yang melandasi diterapkannya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ini memang terlihat adil. Hal ini dikarenakan pembayar Pajak Kendaraan Bermotor, akan merasakan manfaat pajak yang dibayarkannya ketika mengendarai kendaraan bermotornya di jalan. Dalam praktiknya manfaat yang akan diperoleh oleh pembayar pajak sulit untuk diukur, karena menurut Adam Smith serta beberapa penulis lain sistem pajak yang benar-benar adil akan berbeda tergantung pada struktur pengeluaran pemerintah daerah bersangkutan. Indonesia yang baru menerapkan konsep *earmarking tax* ini dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang PDRD ini menetapkan dua sektor pengeluaran. Dalam pasal 8 ayat (3) diatur bahwa Pajak Kendaraan Bermotor yang dipungut, nantinya akan dialokasikan untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum, sebesar minimal 10%.

Kedua sektor ini telah disesuaikan dengan struktur pengeluaran yang ada di Indonesia. Selain itu kedua sektor ini memiliki hubungan manfaat yang rasional dengan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor. Untuk sektor pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan, rasionalitas terlihat ketika pemilik kendaraan bermotor akan menggunakan kendaraannya di jalan. Untuk rasionalitas mengapa sektor peningkatan moda dan sarana transportasi umum ini juga mendapatkan alokasi dana dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor akan dijelaskan dalam poin berikutnya.

Di Indonesia penerapan prinsip manfaat dalam *earmarking tax* juga tercermin dari cita-cita diselenggarakannya otonomi daerah. Dalam kerangka otonomi yang diatur dengan Undang-Undang Pemerintah Daerah sebagaimana terakhir kali diubah dengan Undang-Undang No. 32 Tahun 2004, mengamanatkan agar setiap daerah menjalankan otonomi daerah seluas-luasnya dalam melaksanakan urusan-urusan pemerintahan, dengan mendasarkan tujuannya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pelayanan umum, dan daya saing daerah. Peningkatan pelayanan umum disini dapat dimaknai bahwa pemerintah daerah merupakan perpanjangan tangan dari pemerintah pusat dalam penyediaan pelayanan publik. Oleh karena itu pemerintah daerah akan lebih mengetahui preferensi masyarakat daerahnya terhadap pelayanan publik yang disediakan.

Sehingga pemerintah daerah akan lebih mudah mengidentifikasi permintaan/ kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik dalam bentuk barang dan/ atau jasa publik.

Selain itu dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah telah mengamanatkan mengenai Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang harus diterapkan pada urusan wajib daerah (provinsi maupun daerah kabupaten/kota) dalam bentuk pelayanan dasar. Pengaturan ini merupakan suatu niat baik dari Pemerintah Pusat agar Pemerintah Daerah tidak sewenang-wenang dalam penyediaan pelayanan publik kepada masyarakat daerah. Hal ini senada dengan yang dikemukakan oleh Bapak Hasan Rachmany yaitu:

”..... karena memang itu otonom mereka yang ngatur apapun yang dia perbuat sepanjang untuk kepentingan peningkatan kualitas pelayanan. Karena tugas birokrasi yang diutamakan melayani rakyat memberi pelayanan kepada rakyat untuk apa untuk memudahkan rakyatnya melakukan aktivitas untuk mempermudah aliran barang dan jasa dan segala macam.” (wawancara mendalam, tanggal 9 Juni 2010)

Pengaturan SPM tersebut sangat dibutuhkan mengingat masyarakat memiliki peranan besar dalam pembiayaan penyediaan layanan publik tersebut. Peranan tersebut diwujudkan dalam pembayaran pajak daerah oleh masyarakat daerah, yang merupakan penyumbang terbesar dalam postur Pendapatan Asli Daerah DKI Jakarta. Oleh karena itu perlu ada perhatian lebih terhadap pengalokasian penerimaan pajak daerah karena selama ini masih dirasakan kurang dari apa yang diharapkan masyarakat. Seperti yang dikemukakan oleh Bapak Hasan Rachmany yaitu:

“.....muncul konsep itu barang kali karena pengalaman-pengalaman selama ini apa yang di harapkan dari hasil pajak itu ndak pernah sesuai dengan harapan gitu.” (wawancara mendalam, tanggal 9 Juni 2010)

Selain itu yang perlu diperhatikan bahwa karakteristik pajak adalah dapat dipaksakan, serta tanpa mendapatkan kontraprestasi secara langsung. Oleh karena itu sudah seharusnya terjadi perubahan paradigma disektor perpajakan daerah. Sehingga masyarakat tidak terbebani dengan sifat paksaan tersebut. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak Tjip Ismail yaitu:

“Kalau pajak daerah itu dilakukan tidak benar, maka akibatnya tujuan otonomi daerah mendekati pelayanan kepada masyarakat lokal tidak berhasil. Karena dengan otonomi daerah tuh pajak daerah menekan, memungut pajak dengan paksaan, karena pajak itu kan begitu karakteristiknya dia dengan paksa mengambil uang dari rakyat. Nah oleh karena itu paradigmanya harus diubah pajak daerah. Kalau dia memaksa, menekan, kemudian tanpa imbalan maka akibatnya adalah dia kaya upeti. Uangnya diambil dengan paksa dari daerah, dari masyarakat, tetapi masyarakat tidak memperoleh imbalan. Uangnya digunakan untuk foya-foya misalnya kalau di daerah itu ada studi banding, ada digunakan untuk para pejabatnya, untuk bikin perumahan anggota DPRD-nya, untuk membesarkan gajinya para pejabat setempat. Nah tidak ada gunanya. Makanya harus ada bahwa pajak daerah atau pajak apapun kan harus untuk kesejahteraan rakyat. Karena itu paradigmanya harus diubah. Harus ada *earmarking*.” (wawancara mendalam, tanggal 18 Mei 2010)

Dengan adanya perubahan paradigma pajak daerah, ini akan sejalan dengan penerapan prinsip manfaat. Hal ini dikarenakan pajak yang atas pemungutannya dapat dipaksakan tersebut, nantinya penerimaan pajak tersebut akan digunakan kembali untuk pengeluaran sektor pajak tersebut. Sehingga masyarakat daerah akan dapat merasakan imbalan dari pajak yang dibayarkannya. Dalam hal masyarakat sebagai pembayar Pajak Kendaraan Bermotor maka akan merasakan imbalannya ketika mereka menggunakan jalan atau memanfaatkan pelayanan transportasi massal.

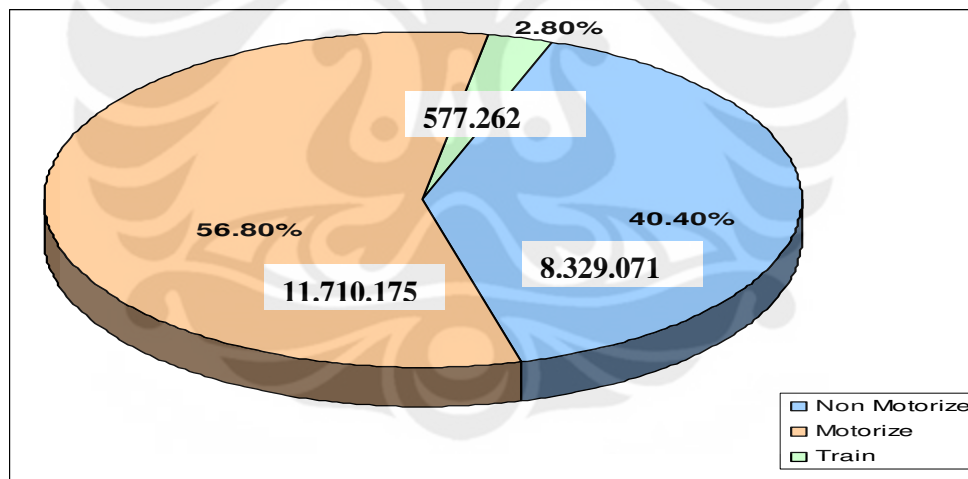
Penjelasan penerapan *benefit principle* pada *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ini senada dengan konsep pembebanan biaya atas jalan raya menurut pendekatan *benefits received*. Dalam hal ini di DKI Jakarta, pemilik kendaraan bermotor akan dikenakan pajak sebanding dengan manfaat yang diterimanya dalam sektor jalan. Oleh karena itu, *earmarking tax* nantinya akan diperuntukkan untuk biaya pemeliharaan jalan serta mengatasi biaya-biaya kemacetan yang ada (*congestion cost*). Pemilik kendaraan bermotor di DKI Jakarta yang didominasi dengan jumlah kendaraan pribadi akan merasakan manfaat dari adanya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor kepada sektor jalan dan transportasi massal.

Berbeda dengan daerah-daerah yang harus menggunakan pendekatan *the cost of service*, dimana besarnya pajak sebanding dengan biaya yang ditimbulkan

oleh pemakai jalan. Dalam hal ini daerah-daerah tersebut kebanyakan dilalui oleh jenis kendaraan truk dan bus yang tentunya dapat menimbulkan kerusakan besar terhadap jalan. Oleh karena itu, digunakan dasar pengenaan pajak *gross weight/net weight* untuk melengkapi penggunaan pendekatan ini. Jenis kendaraan yang menimbulkan biaya kerusakan yang besar akan dikenakan pajak yang besar pula, sehingga nantinya dana dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor akan digunakan untuk mengatasi kerusakan yang ditimbulkan oleh penggunaan kendaraan tersebut.

A.2 Permasalahan Kemacetan di DKI Jakarta.

Sebagai ibu kota pemerintahan dan pusat bisnis, maka tidak heran jika DKI Jakarta akan dihadapkan dengan permasalahan transportasi. Pemicu permasalahan transportasi di DKI Jakarta ini adalah meningkatnya mobilitas baik masyarakat Jakarta maupun luar Jakarta ke wilayah DKI Jakarta. Berikut ini adalah gambar mengenai jumlah perjalanan di DKI Jakarta:



Sumber: Seksi Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Gambar 5.1

Sarana Pengguna Perjalanan/ hari (20,7 juta perjalanan perhari)

Gambar 5.1 dapat memperlihatkan bahwa setiap harinya penggunaan perjalanan di DKI Jakarta menggunakan kendaraan bermotor (motor dan mobil) yaitu sebesar 56,80 % atau sebesar 11,7 juta perjalanan, dari total perjalanan perhari sebesar 20,7 juta perjalanan. Data-data tersebut menunjukkan seberapa

besar tekanan mobilitas masyarakat setiap harinya kepada sarana dan prasarana transportasi DKI Jakarta. Sehingga tidak heran jika timbul berbagai macam ketidaknyamanan bagi masyarakat akibat kepadatan tersebut.

Banyaknya jumlah perjalanan dengan menggunakan kendaraan bermotor tersebut, tidak lepas dari tingginya tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor di DKI Jakarta, yang tidak diiringi dengan pertumbuhan jalan yang memadai. Data yang ada menunjukkan pertumbuhan kendaraan bermotor setiap tahunnya mencapai 9,5% pertahun, sedangkan pertumbuhan jalan hanya $\pm 0,01\%$ pertahun. Sehingga jika diilustrasikan pada tahun 2014 diperkirakan luas jalan akan sama dengan jumlah kendaraan bermotor (roda 4), dan akan terjadi stagnansi, dimana kendaraan bermotor sudah tidak dapat bergerak (*Kondisi*, 2010, h. 1).

Kepadatan lalu lintas atau kemacetan menghasilkan sejumlah eksternalitas negatif bagi masyarakat DKI Jakarta, baik yang menggunakan kendaraan maupun yang tidak menggunakan kendaraan. Hal ini tentunya mengingat karakteristik jalan yang salah satunya *non-excludability and non-rivalary*. Oleh karena itu tidak ada satu orang pun yang dapat dilarang dalam menggunakan jalan, baik pengguna kendaraan maupun yang tidak menggunakan kendaraan, selain itu konsumsi oleh seseorang tidak akan mengurangi kemanfaatannya bagi yang lain. Kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta menimbulkan kerugian-kerugian. Kerugian-kerugian tersebut menurut pakar lingkungan Fakultas Teknik Universitas Indonesia Dr. Firdaus Ali MSc meliputi kerugian akibat bahan bakar, kerugian waktu produktif warga, kerugian pemilik angkutan umum, dan kerugian kesehatan (Nainggolan, 2010). Pemborosan biaya operasional kendaraan sejumlah Rp. 17,2 triliun per tahun, sedangkan pemborosan Energi (BBM) sejumlah Rp. 10 triliun per tahun (*Kondisi*, 2010, h. 1)

Mengingat banyaknya kerugian-kerugian yang ditimbulkan oleh kemacetan kepada masyarakat maka dapat dikatakan bahwa permasalahan kemacetan ini sebagai masalah publik yang harus segera di respon oleh Pemerintah. Pemerintah tidak dapat begitu saja mengabaikan munculnya *spillover cost* yang disebabkan oleh penambahan dalam jumlah pemakai kendaraan yang menambah jumlah kemacetan di jalan raya. Hal ini diperkuat dengan argumen dari Bapak Harry Azhar Azis sebagai berikut:

“Yang kedua memang terkait dengan situasi lalu lintas jadi di daerah tertentu yang kepadatan lalu lintasnya tinggi itu memang sangat membutuhkan itu. Artinya itu menjadi salah satu prioritas yang semakin kentara harus diwujudkan itu saya kira.” (wawancara mendalam, tanggal 17 Mei 2010)

Hal ini mendorong pemerintah untuk membuat suatu kebijakan untuk mengentaskan kemacetan sekaligus untuk menjalankan fungsi regulasinya. Menurut Pigou Pemerintah DKI Jakarta dapat menggunakan instrumen pajak sebagai salah satu solusinya, dengan memungut pajak maka idealnya akan terjadi kenaikan harga dan hal tersebut menjadi disinsentif bagi masyarakat untuk membeli kendaraan. Dalam hal ini Pemerintah DKI Jakarta sebagai regulator memungut Pajak Kendaraan Bermotor yang pengenaannya didasarkan kepada kepemilikan kendaraan bermotor. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Soebagio, yaitu:

“Jadi kalau pajak itu kan ada dua yang satu sifatnya regulasi yakan yang satu budgetair. Dan untuk sekarang ini regulasi itu penting, karena untuk membatasi kendaraan yang sekarang seolah-olah tidak terkendali. sekarang kemacetan ada dimana-mana itu juga harus dibatasi, nah itu juga kenapa transportasi dipungut pajak.” (wawancara mendalam, tanggal 31 Mei 2010)

Kelanjutan dari pemungutan Pajak kendaraan Bermotor dalam rangka mengatasi kemacetan ini yang menjadi salah satu alasan mengapa atas pungutan tersebut perlu dialokasikan penerimaannya. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Dian Putra, yaitu:

“Latar belakang kedua ada banyak problem dibidang transportasi perhubungan di negara ini infrastruktur, nah kemacetan, kemudian subsidi BBM, itukan ada banyak menimbulkan dampak-dampak di bidang transportasi di daerah. Untuk itulah diperlukan suatu sistem yang pasti buat daerah untuk mengalokasikan dananya di sektor tersebut. Salah satu yang pasti tersebut adalah harus dicantumkannya *earmarking tax* dalam undang-undang.” (wawancara mendalam, tanggal 17 Mei 2010)

Dengan adanya *earmark tax* maka uang-uang yang diperoleh dari Pajak Kendaraan Bermotor dapat digunakan untuk membiayai program-program dalam rangka menanggulangi kemacetan. Di sisi lain fungsi *regulerend* dari Pajak Kendaraan Bermotor itu dapat terlaksana. Disisi lain tujuan-tujuan Pemerintah DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan dapat terwujud. Selain itu dengan

kebijakan kebijakan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ini juga merupakan niat baik dari pemerintah daerah untuk mengatasi kemacetan akibat adanya masalah-masalah publik yang dihadapi masyarakat Jakarta yaitu kemacetan.

A.3 Adanya kepastian sumber pendanaan.

Alasan ketiga yang mendukung di terapkannya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor adalah tersedianya kepastian pembiayaan untuk sektor infrastruktur jalan dan transportasi. Alasan ini sangat terkait dengan karakteristik *earmarking tax* yang diungkapkan oleh Newbery dan Santos (1999, h. 104-105) bahwa hasil penerimaan dari *earmarked tax* hanya digunakan untuk membiayai kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pajak yang dibayarkan tersebut, yaitu infrastruktur jalan dan transportasi.

Kebutuhan dana yang besar dari kedua sektor ini, tentunya menyebabkan program-program ke sektor jalan dan transportasi menjadi sangat rentan untuk dijalankan. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Dian Putra, yaitu:

“Latar belakangnya sebenarnya dulu waktu pas pembahasan itu lebih pada adanya, kekurangan-kekurangan dana dari daerah yang diperuntukkan di sektor perhubungan kaya seperti sektor transportasi, sektor jalan. Itu adanya kekurangan dana dari pemerintah daerah yang bersifat pasti untuk pembangunan sektor-sektor tersebut. Dapat kita lihat walaupun ada banyak uang yang didaerahkan oleh pemerintah pusat, cuma sektor-sektor seperti jalan dan sebagainya yang disebutkan tadi itu tidak tersentuh program-program pembangunan pemerintah gitu ya pemerintah daerah.” (wawancara mendalam, tanggal 17 Mei 2010)

Dengan diterapkannya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor, sektor jalan dan transportasi akan memiliki dana tetap setiap tahunnya. Argumentasi adanya kepastian ini sangat penting mengingat ciri-ciri pembiayaan *general financing system* adalah akan munculnya persaingan-persaingan dalam penetapan program prioritas dalam proses anggaran. Sehingga kedua sektor tersebut mungkin saja tidak mendapat prioritas untuk dijalankan. Dengan adanya kekuatan hukum dari Undang-undang, maka kedua sektor tersebut akan menyingkirkan prioritas-prioritas lain dalam proses penganggaran karena

sejumlah penerimaan dari Pajak Kendaraan Bermotor nantinya akan dialokasikan kepada dua sektor tersebut. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Dian Putra, yaitu:

“Jadi adanyalah kepastian hukum dari Pemerintah Daerah untuk membelanjakan uang hasil pajaknya dibidang transportasi. Kemudian berikutnya adalah adanya naiknya tingkat kelayakan dari infrastruktur dibidang transportasi. Selama ini dikeluhkan oleh rakyat kurangnya moda transportasi yang bagus. Nah itu bisa ditutupi dengan adanya dana yang pasti dari APBD dibelanjakan untuk sektor tersebut.”(wawancara mendalam, tanggal 17 Mei 2010)

Sebagaimana juga di DKI Jakarta, yang menggunakan *general financing sistem* dalam menyusun anggaran dan belanja daerahnya. Kebutuhan pemerintah daerah yang semakin beragam dapat menyebabkan kedua sektor tersebut pada suatu tahun anggaran mungkin akan tidak mendapatkan prioritas, karena kalah dengan prioritas lain yang lebih penting. Baik penerimaan dan belanja semua akan masuk dan keluar dari pot besar di APBD. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Hani Rustan, yaitu:

“Yah dulukan sering kali bertanya, masyarakat mana sih kita bayar pajak kok engga keliatan. Ya karena memang sistem anggaran di Republik Indonesia ini adalah pot sistem. Yah masuk kedalam pot gede baru nanti setelah didalam kualifikasi besar baru nanti dimasak, masakan APBD alasannya untuk ini sekian-ini sekian-untuk sekian. Memang pola sistem kita di Republik Indonesia seperti itu.” (wawancara mendalam, 24 Mei 2010)

Penerapan *earmarking tax* atas penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor akan mejadi alternatif dan pelengkap bagi *general financing sistem* dalam suatu sistem anggaran di daerah. Adanya kepastian dalam Undang-Undang yang mewajibkan minimal 10% dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan dan peningkatan moda dan sarana transportasi umum akan memberikan dampak positif. Hal ini dikarenakan kedua sektor alokasi tersebut memiliki porsi yang cukup besar pada anggaran belanja pemerintah DKI Jakarta. Dua sektor alokasi tersebut dalam teknisnya ditangani oleh dinas perhubungan serta dinas PU. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Hani Rustan, yaitu:

”Kalau mereka di daerah berarti kita sampaikan bahwa minimal sekian kita ajukan anggaran di pekerjaan umum dan dinas lalu lintas dalam cabang transportasi umum. Kami anggarkan sekian dengan memperhatikan satu-satunya undang-undang No. 28, karena 10% harus diinikan.” (wawancara mendalam, 24 Mei 2010)

Program-program dari kedua dinas tersebut tentunya beragam dan kembali lagi pada saat proses penganggaran tiap SKPD mendasarkan pada penyusunan anggaran yang berbasis kinerja (*Performance Budgeting*). Pada penganggaran ini alokasi dana dan program, bukan pada unit organisasi semata dan memakai pengukuran *output* sebagai indikator kinerja organisasi. Selain itu juga dalam anggaran yang berbasis kinerja ini, biaya dan *output* organisasi sebagai bagian yang integral dalam berkas anggarannya. Oleh karena itu setiap tahunnya program yang akan dijalankan bisa jadi berbeda dan tergantung dari kebutuhan di tahun bersangkutan. Berikut ini adalah tabel mengenai anggaran yang merupakan biaya atas program-program yang dilaksanakan di dinas perhubungan dan dinas pekerjaan umum untuk dana yang terkait dengan pemeliharaan dan/atau pembangunan jalan, serta peningkatan moda transportasi dan transportasi massal.

Tabel 5.1
DPA SKPD TA 2009 Bidang Jalan dan Jembatan
SKPD Dinas Pekerjaan Umum DKI Jakarta

Kegiatan	Anggaran Perubahan (Rp)
Program Pembangunan jalan dan Jembatan	
Pembangunan. Jalan Tembus Kelapa Gading - Terminal Pulo Gadung	3,400,000,000
Perbaikan Struktur dan Pemeliharaan Ringan Jembatan diatas Kali di DKI Jakarta	4,500,000,000
Peninggian Jembatan Perintis Kemerdekaan	4,500,000,000
Perbaikan Struktur dan Pemeliharaan Ringan Flyover dan Underpass di DKI Jakarta	5,000,000,000
Peningkatan Penataan Pedestrian & Jl. Untung Suropati	15,200,000,000
Penataan Pedestrian dan Perbaikan Jalan di Kawasan Kota Tua	5,000,000,000
Jembatan Kampung Asem, K. Mookevart	-
Penyelesaian Jembatan Jl. Teluk Gong (K. Angke) Tahap V	10,000,000,000
Jembatan Jl Tmn Malaka Selatan (k. Buaran & K. Jatikramat) (Multy Years)	4,000,000,000
Jembatan Kalibata	36,350,000,000

Kegiatan	Anggaran Perubahan (Rp)
Penyelesaian Jembatan Akses Marunda (Kali Blencong dan Cakung Drain)	40,000,000,000
FO. Bintara - Cakung (Dedicated)	-
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Pusat Zona 1	22,000,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Utara Zona 1(Dedicated).	17,500,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Barat Zona 1	22,000,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Selatan Zona 1	22,000,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Timur Zona 1	22,000,000,000
Perawatan Ringan Tutup Lobang Jalan arteri / kolektor di wilayah DKI Jakarta Semester Akhir (Multy Years) Dedicated	37,000,000,000
Perawatan Ringan Tutup Lobang Jalan arteri / kolektor di wilayah DKI Jakarta Semester Awal (Multy Years)	40,000,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Pusat Zona 2	22,000,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Utara Zona 2	22,000,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Barat Zona 2	22,000,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Selatan Zona 2	27,000,000,000
Perawatan Berat Wilayah Jakarta Timur Zona 2	22,000,000,000
Penanganan Perbaikan Sarana Prasarana untuk penanggulangan kerusakan infrastruktur Jalan di DKI Jakarta	7,500,000,000
Peninggian Jl. Teluk Gong	5,000,000,000
Pem. Jl. Poncol - Jl. Teluk Palu Lanjutan	-
Peningkatan Jl. Joglo Raya Lanjutan	2,000,000,000
Perbaikan Jalan Pada Koridor Busway 1 - 3 (Dedicated)	30,000,000,000
Perbaikan Jalan Pada Koridor Busway 4 - 7 (Dedicated)	20,000,000,000
Perbaikan Jalan Pada Koridor Busway 8 - 10 (Dedicated)	32,000,000,000
Pemeliharaan Separator dan Trotoar Busway	3,000,000,000
Pembangunan Jalan Tembus I. Gusti Ngurahrai	2,000,000,000
Pelebaran Jembatan Tanjung Duren	10,000,000,000
Penyelesaian Jembatan Teluk Gong (K.Angke) Thp VI	2,000,000,000
Pembangunan Dinding Penutup FO. Senen dan FO. Kampung Melayu	2,000,000,000
Program Pembangunan Fly Over dan Under Pass (FO/UP) (Dedicated)	
FO. Bandengan (Bandengan Utara/ Selatan - Rel KA) (Multy Years)	5,000,000,000
FO. Tubagus Angke (Rel KA) (Multy Years)	5,000,000,000
Program Optimalisasi, Perluasan dan Penambahan Jaringan Jalan (Dedicated)	
Peningkatan Jalan - Jalan Alternatif	25,000,000,000
Total	575,950,000,000

Sumber Bagian Anggaran Dinas Pekerjaan Umum DKI Jakarta (diolah penulis)

Tabel 5.1 memperlihatkan bahwa untuk bidang jalan dan jembatan Dinas PU memerlukan anggaran sebesar RP 576 miliar untuk membiayai program-program kerjanya di tahun 2009 yang berjumlah 41 program. Dana terbesar dibutuhkan untuk program-program rutin yang bersifat perawatan/ perbaikan jalan di beberapa zona/ titik yang telah ditentukan. Selain itu juga telah dilakukan kegiatan-kegiatan pembangunan jalan alternatif. Berikut ini adalah tabel pengeluaran di dinas perhubungan:

Tabel 5.2
Capaian Indikator Kinerja Utama
SKPD Dinas Perhubungan Tahun 2009

NO	PROGRAM UTAMA	INDIKATOR KINERJA OUTPUT	ANGGARAN (RP)
		Uraian	
1.	Program Pengembangan Angkutan Umum Massal (BRT, LRT, MRT, KA)	<ul style="list-style-type: none"> - Jumlah Halte <i>Busway</i> Koridor 1 yang diperluas - Jumlah Fasilitas TPO Kota yang disempurnakan - Jumlah fasilitas pendukung <i>busway</i> yang disempurnakan - Luas Emplasemen Terminal Eks Depo K yang ditingkatkan - Jumlah koridor baru <i>busway</i> yang fasilitas pendukungnya dirawat 	21,490,000,000
2.	Program Penataan Angkutan Jalan (Non Massal)	<ul style="list-style-type: none"> - Presentase terbangunnya pekerjaan konstruksi Terminal Bus Pulo Gebang - Luas emplasemen Terminal Bus Senen yang ditingkatkan - Jumlah gedung kantor Terminal Bus Senen yang direnovasi - Jumlah trayek yang ditata - Jumlah bus sekolah yang beroperasi 	41,760,504,335
3.	Program Pengendalian dan Penertiban Lalulintas dan Angkutan	<ul style="list-style-type: none"> - Jumlah lampu lalulintas yang dipelihara - Panjang kabel tanah lampu lalu lintas yang diganti - Jumlah <i>controller</i> lampu lalulintas yang diperbaiki/ diganti - Jumlah penambahan sarana penertiban lalulintas - Jumlah petugas yang melakukan penertiban lalulintas dan angkutan - Panjang jalur sepeda motor yang tersedia. 	50,016,105,823
4.	Program Pengembangan Angkutan Perairan dan Udara	<ul style="list-style-type: none"> - Panjang Breakwater Muara Angke yang terbangun - Luas lahan Muara Angke yang dimatangkan - Jumlah kapal penyeberangan yang beroperasi 	106,043,000,000
5.	Program Peningkatan Keselamatan dan Pengendalian Dampak Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> - Jumlah buku uji yang tersedia - Jumlah alat pengujian statis yang terbangun - Jumlah gedung pengujian mekanis yang terbangun - Jumlah tambahan Mobil PKB Keliling yang tersedia - Jumlah alat uji emisi kendaraan bermotor yang tersedia 	17,093,598,696
		Total	236,403,208,854

Sumber Bagian Anggaran dan Program Dinas Perhubungan DKI Jakarta (diolah penulis)

Tabel 5.2 menunjukkan bahwa untuk bidang transportasi Dinas Perhubungan memerlukan anggaran sebesar Rp. 237 miliar untuk membiayai program-program kerjanya di tahun 2009. Dana terbesar dibutuhkan oleh program pengembangan angkutan air. Kedua jumlah tersebut sangat besar. Jika digabungkan untuk sektor jalan dan transportasi menghabiskan anggaran sebesar Rp. 812 miliar. Jumlah tersebut jika dibandingkan dengan jumlah belanja langsung di DKI Jakarta menurut APBD 2009 yaitu sebesar Rp. 15,4 triliun¹ adalah sebesar 5.28%.

Besarnya pengeluaran di dua sektor alokasi tersebut menyebabkan daerah harus memiliki sumber dana yang besar dan pasti untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan pelayanan publik di kedua sektor tersebut. Dengan diterapkannya konsep *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor, kedua sektor tersebut akan lebih terjamin pendanaannya. Hal ini mengingat penerimaan dari sektor Pajak Kendaraan Bermotor memiliki peranan yang cukup besar dan pasti bagi DKI Jakarta. Selain itu seperti yang telah dijelaskan di poin sebelumnya, setiap tahunnya jumlah kendaraan bermotor semakin bertambah, dan nantinya akan meningkatkan penerimaan dari PKB itu sendiri. Selain itu diberikannya diskresi bagi pemerintah daerah untuk menetapkan tarif Pajak Kendaraan Bermotor dan perluasan basis pajak dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang PDRD tentunya akan menambah penerimaan dari sektor PKB. Berikut ini adalah penerimaan PKB tahun 2009 sampai dengan 2010.

Tabel 5.3

Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 2009-2011

Tahun Anggaran	Penetapan/Proyeksi Penetapan	Realisasi	Proyeksi Penambahan	%
2009	2,687,000,000,000	2,766,961,102,529	-	102,98%
2010	3,063,150,000,000	247,530,462,079 ²	3,100,000,000,000	101,2%
2011	3,350,000,000,000	-	-	-

Sumber: Bagian Pendapatan, Badan Pengelola Keuangan Daerah DKI Jakarta (diolah penulis)

Tabel 5.3 menunjukkan bahwa pada tahun 2009 penerimaan PKB telah melebihi jumlah yang direncanakan. Persentase realisasi penerimaan untuk tahun

¹ Lampiran 1 Perda APBD 2009. Badan Pengelola Keuangan Daerah 2010

² Data realisasi hingga triwulan I 2010

2009 mencapai angka 102,98%. Untuk tahun 2010 sendiri akan diproyeksikan terjadi penambahan rencana penerimaan hingga mencapai 101,2% dari penetapan awal, sedangkan sampai dengan triwulan I telah terkumpul penerimaan sebesar 8,08% dari penetapan awal.

Jika diasumsikan penerapan *earmarking* telah dilaksanakan di tahun anggaran 2010, maka akan ada kepastian dana sebesar Rp. 310 miliar (10% dari proyeksi perubahan tahun 2010) untuk membiayai pengeluaran kedua sektor jalan serta transportasi untuk program-program di 2011. Pada tahun anggaran 2011 dengan proyeksi penetapan penerimaan sebesar Rp. 3,35 triliun maka akan tersedia dana sebesar Rp. 335 miliar untuk kedua sektor yang diamanatkan tersebut.

Menurut Bird dalam tipe *earmarking tax* dimana *earmark tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor merupakan tipe B, dilihat dari kekuatan hubungan antara penerimaan dan pengeluarannya dikategorikan rendah. Hal ini dikarenakan untuk kasus *earmark tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor, jika penerimaan meningkat maka belum tentu pengeluaran untuk sektor jalan dan transportasi juga meningkat. Tidak ada korelasi antara meningkatnya penerimaan dengan meningkatnya pengeluaran. Tetap saja pengeluaran akan disusun sesuai dengan program-program yang dibutuhkan. Poinnya adalah tetap akan ada kepastian pendanaan walaupun dalam besaran yang minimal (minimal 10%) yang pasti setiap tahunnya. Tidak ada alasan bagi pemerintah daerah untuk mengatakan terdapat keterbatasan anggaran untuk dialokasikan ke pengeluaran sektor tersebut. Sehingga pemerintah daerah tidak dapat mengelak dalam melaksanakan pelayanan publik di kedua sektor yang diamanatkan tersebut. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Soebagio, yaitu:

”Jadi nanti engga ada alasan lagi kekurangan anggaran untuk perbaikan jalan, kemudian ada apa namanya marka-marka jalan yang sudah engga jelas rambu-rambu jalan yang engga hidup *traffic light* yang engga berfungsi dan segala macam *shalter-shalter* yang bocor jembatan penyeberangan yang sudah rusak harus dibenerin.” (wawancara mendalam, 30 Mei 2010)

Dengan demikian pemerintah DKI Jakarta tidak bisa mengabaikan program-program yang nantinya akan diajukan oleh kedua sektor tersebut ketika kebijakan ini telah berlaku efektif. Hal ini dikarenakan kedua sektor tersebut telah

mendapat klaim legal dari undang-undang, sehingga sejumlah minimal dana akan pasti tersedia setiap tahunnya untuk kedua sektor tersebut. Dengan begitu program-program kerja terkait dengan kedua sektor jalan dan transportasi harus diprioritaskan pendanaannya oleh Pemerintah DKI Jakarta tanpa harus berkompetisi dengan prioritas-prioritas lainnya.

A.4 Kestabilan dan kontinuitas dalam pendanaan

Alasan keempat mengapa *earmark tax* diterapkan dalam Pajak Kendaraan Bermotor adalah adanya kestabilan dan kontinuitas pendanaan bagi program-program yang telah diamanatkan tersebut. Hal ini tidak dapat dipungkiri tentunya mengingat sektor yang akan dialokasikan merupakan sektor-sektor yang membutuhkan dana yang besar. Selain itu program-program tersebut merupakan pelayanan publik yang memang harus disediakan oleh pemerintah daerah. Hal ini senada dengan yang diucapkan Menteri Keuangan dalam pembahasan RUU PDRD, yaitu:

Melalui kebijakan "*earmarking*" ini daerah dipacu untuk secara bertahap dan terus menerus melakukan perbaikan (*sustainable development*) kualitas pelayanan publik di daerahnya (Pendapat, 2009)

Stabilitas pendanaan sangat dibutuhkan terutama untuk program-program yang membutuhkan dana yang besar di kedua sektor tersebut. Saat ini DKI Jakarta dalam menyelenggarakan pelayanan di bidang jalan dan transportasi mengikuti suatu pola transportasi makro yang di atur dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 103 Tahun 2007. Untuk sektor jalan, dilakukan salah satunya dengan cara menambah dan meningkatkan kapasitas ruas jalan.

Penambahan kapasitas ruas jalan menjadi salah satu prioritas Pemda DKI yang dalam hal teknis dilakukan oleh Dinas PU. Pembangunan dan peningkatan ruas jalan ini memang sangat dibutuhkan mengingat permasalahan kemacetan yang dialami DKI Jakarta. Penyebab kemacetan yang disebabkan pertumbuhan jalan yang rendah dibandingkan dengan pertumbuhan kendaraan. Walaupun di satu sisi pembangunan jalan tersebut membutuhkan dana yang sangat besar, namun Pemda tidak dapat mengelak dari permasalahan ini. Hal ini mengingat

fungsi Pemda sebagai alokator yang harus menyediakan barang dan jasa publik bagi masyarakat dalam hal ini jalan raya dan moda transportasi massal.

Seperti diketahui penyediaan barang dan jasa publik seperti jalan raya dan moda transportasi massal ini tidak mampu dilakukan melalui mekanisme pasar bisa. Atau dengan kata lain privat sektor gagal menyediakan barang dan jasa di kedua sektor tersebut. Oleh karena itu Pemda lah yang harus melakukan intervensi dalam penyediaan barang dan jasa tersebut. Apalagi dalam penyediaan barang dan jasa tersebut selalu ada bayang-bayang kekurangan sumber daya, salah satunya pendanaan. Selain itu terkait dengan pembahasan sebelumnya bahwa dengan adanya kewajiban alokasi ke sektor jalan, pembayar Pajak Kendaraan Bermotor akan mendapatkan manfaat ketika mereka menggunakan jalan tersebut. Dengan adanya kepastian dana bagi sektor jalan ini, Pemda akan memiliki insentif untuk melakukan pembangunan-pembangunan jalan-jalan alternatif akan lebih terarah dan berkelanjutan. Selain itu mengingat kerusakan yang ditimbulkan oleh kendaraan bermotor terhadap jalan raya kegiatan-kegiatan pemeliharaan juga akan menjadi lebih fokus. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Arief Susilo, yaitu:

”Contoh misalkan PKB itu hanya dialokasikan 10% dari penerimaan, nah 10% itu tidak boleh untuk yang lain tetapi khusus untuk apa yang diamanatkan, infrastruktur, perbaikan jalan. Sehingga misalkan jalan-jalan yang tadi sempit, bisa dong nanti digunakan untuk pembebasan. Misalkan pembebasan lahan untuk memperluas atau atau memperlebar ROI nya jalan kan bisa yang tadinya hanya 6 meter misalkan menjadi 10 meter nah biaya pembebasan itu bisa dari situ, itu salah satu contoh. Terus bisa juga digunakan untuk *flyover*, untuk *underpass*, termasuk juga mungkin untuk infrastruktur pengadaan jalan baru kan begitu.” (wawancara mendalam, tanggal 20 April 2010)

Hal yang sama juga terjadi untuk sektor perbaikan moda transportasi dan transportasi massal. Dalam Pola Transportasi Makro kebijakan sektor transportasi ini diarahkan antara lain untuk memasyarakatkan sistem angkutan umum massal; menggalakkan penggunaan angkutan umum; dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Oleh karena itu, direncanakan program-program seperti *Mass Rapid Transit*, *Busway*, *Monorail*, ataupun dengan menata kembali angkutan umum yang ada di DKI Jakarta.

Program-program transportasi massal seperti MRT, *busway* maupun *monorail* membutuhkan dana yang sangat besar. Oleh karena itu dalam PTM memang direncanakan pengembangan program tersebut hingga tahun 2020. Oleh karena itu adanya dana yang pasti dari *earmarking tax* ini dijadikan suatu dana yang pasti bagi Pemda dalam mengembangkan kontinuitas program-program transportasi massal tersebut. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Arief Susilo, yaitu:

”Belum ada belum ada contoh misalkan begini satu kasus saja. *Monorail* itu enggak jalan ya, enggak ada dana. tapi kalau misalkan nanti itu berjalan ya kan, bisa saja nanti dana itu bisa dialokasikan ke *monorail*, menyelesaikan secara bertahap. Dengan dana 500 miliar atau 600 miliar dan dia butuh dana sekitar 10 triliun, bisa dihitung pasti 20 tahun kan nah *monorail* itu jalan. Nah dan 20 tahun belum tentu 20 tahun kan bisa dibiayai dari pinjaman nanti dibayarnya dengan *earmarking* tadi. Nah itu dari satu bidang untuk mengatasi pengadaan *monorail* yang enggak jelas.”
(wawancara mendalam, tanggal 20 April 2010)

Pengembangan transportasi massal/ umum di DKI Jakarta memang memiliki maksud untuk membatasi penggunaan kendaraan bermotor. Dengan adanya moda transportasi umum/ massal diharapkan pengguna kendaraan bermotor akan beralih ke penggunaan transportasi umum atau massal tersebut. Namun di Jakarta hal ini terkait dengan karakteristik masyarakat Jakarta yang sangat heterogen, di mana terdapat perbedaan yang cukup signifikan terhadap orang yang punya dan tidak punya. Sehingga pembatasan penggunaan kendaraan pribadi membutuhkan alternatif angkutan umum/massal yang relatif mirip kenyamanan, keamanan dan reliabilitasnya dengan kendaraan bermotor yang mereka miliki. Saat ini *busway* sudah menunjukkan perannya sebagai angkutan massal yang dapat menjadi alternatif bagi para pengguna kendaraan bermotor. Hal ini yang dapat dijadikan alasan logis kenapa sektor transportasi, khususnya dalam hal peningkatan transportasi massal dijadikan juga tujuan dialokasikannya penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Oleh karena itu seperti halnya dengan sektor jalan, alokasi dana dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor nantinya dapat dijadikan sumber dana yang pasti, stabil dan berkelanjutan untuk membiayai program-program terkait

dengan transportasi umum/ massal di DKI Jakarta. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Arief Susilo, yaitu:

“Makanya yang harus dibuat suatu proyeksi terhadap pembangunan jangka panjang *earmarking*. Itu harus masuk. Sehingga tahapan-tahapan itu bisa dilalui dan Jakarta akan bisa, contoh misalkan *fly over* harus jalan, *mono rail* bisa di gali dari hasil tersebut.” (wawancara mendalam, tanggal 20 April 2010)

Sehingga yang menjadi penting bagaimana kelanjutan dari penerapan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ini dalam jangka panjang. Di kemudian waktu dapat membiayai program-program besar yang telah dicita-citakan sesuai arahan PTM, dapat terlaksana. Tentunya dengan memperhatikan perencanaan dan proyeksi yang matang baik dari sisi memaksimalkan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotornya maupun dari program-program yang nantinya akan dilaksanakan. Sehingga nantinya usaha pemerintah untuk mengurangi kemacetan dengan jalan memindahkan *interest* masyarakat ke moda transportasi massal akan terwujud.

B. Upaya-upaya persiapan oleh Pemda DKI Jakarta

Menurut Mazmanian proses yang dilakukan setelah selesainya suatu undang-undang adalah implementasi yang dilakukan dengan membuat usaha-usaha untuk mengadministrasikannya. Sampai penelitian ini dilakukan, DKI Jakarta belum melaksanakan *earmark tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor yang di atur dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang PDRD. Oleh karena itu untuk mendukung kebijakan Pemerintah pusat akan kewajiban alokasi yang telah diamanatkan dalam Undang-Undang PDRD terbaru tersebut Pemda DKI Jakarta harus melakukan sejumlah upaya-upaya persiapan yang terkait dengan pelaksanaan konsep *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. Selain itu hal ini juga dilakukan oleh Pemda DKI Jakarta dalam rangka menerapkan praktik *good governance* dan tujuan akuntabilitas yang diamanatkan dalam Undang-undang tersebut. Berikut ini dijabarkan persiapan persiapan apa saja yang dilakukan Pemda DKI yang terkait dengan diberlakukannya konsep kewajiban alokasi atas penerimaan PKB.

B.1 Penyiapan peraturan-peraturan daerah

Hal pertama yang harus dilakukan oleh Pemerintah DKI Jakarta adalah membuat peraturan-peraturan yang terkait dengan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor itu sendiri. Dengan kata lain membuat kebijakan derivatif dari Undang-Undang PDRD tersebut yaitu Perda maupun Pergub. Pemerintah DKI Jakarta harus membuat suatu Perda tentang Pajak Kendaraan Bermotor yang mengakomodasi diterapkannya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini dikarenakan Perda No. 103 Tahun 2007 Tentang Pajak Kendaraan Bermotor yang sampai saat ini berlaku tidak mengakomodasi adanya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. Oleh karena itu Perda ini harus segera diubah dan disesuaikan dengan Undang-undang PDRD yang baru. Seperti yang dikatakan oleh Bapak Dian Putra, yaitu:

“Daerah harus yang pertama di Perda Pajak Kendaraan Bermotor tersebut harus diubah. Jadikan selama ini misalkan perda No. 1 tahun 2004 provinsi DKI tentang Pajak Kendaraan Bermotor itu harus dilihat ada engga *earmarking tax* nya. Kalau engga ada otomatis perda tersebut harus diubah. Jadi harus merevisi perda-perda tentang Pajak Kendaraan Bermotor di daerah tersebut agar mencantumkan *earmarking tax* itu yang pertama. Jadi daerah harus merevisi perdanya terlebih dahulu. Untuk memungut pajak itu harus ada perdanya kan, harus direvisi dahulu perda daerah yang bersangkutan.”(wawancara mendalam, 17 Mei 2010)

Untuk melakukan perubahan, Pemerintah diberikan waktu selama 2 tahun sebelum dibuatnya perda yang baru sebagaimana diatur dalam ketentuan penutup Undang-Undang No. 28 tahun 2009 tentang PDRD. Kewajiban alokasi ini harus ditambahkan ke dalam perda baru dengan sejumlah perubahan-perubahan lainnya. Setelah ada Perda Pajak kendaraan Bermotor dari sisi Penerimaan, tentunya harus dibuat juga peraturan daerah untuk sisi pengeluarannya. Tentunya ini untuk menjamin adanya kepastian hukum dari sisi belanja daerah. Dalam hal ini Daerah Jakarta dalam proses penganggaran yang produk akhirnya adalah Perda APBD harus mencantumkan juga kewajiban alokasi atas penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor kepada dua sektor jalan dan transportasi massal. Seperti yang dikemukakan oleh Bapak Dian Putra, yaitu:

“Terus yang kedua disetiap perda APBD nya jadikan beda perda pajak dengan perda APBD. Perda APBD yang ditetapkan

setiap tahun itu harus dicantumkan belanja moda transportasi tersebut dari *earmarking tax*, jadi berada dikolom misalkan kolom belanja transportasi jumlahnya 100 miliar entarkan ada sumber dananya sumber dananya dari 10% penerimaan pajak. Itu di perda APBD harus dicantumkan. Terus kalau dari belanjanya yaitu seperti bisa misalkan sudah ada lokasi dari APBD sekian nanti dinas perhubungannya yang membelanjakan sektor tersebut seperti bagaimana bisa. Jadi saya rasa persiapan daerah adalah harus memberikan kepastian hukum dulu jadi bentuknya perda mereka dululah yang mencantumkan *earmarking tax* gitu.” (wawancara mendalam, tanggal 17 Mei 2010)

Sebagai ilustrasi berikut ini adalah gambaran mengenai Perda APBD yang harus dibuat oleh Pemerintah Daerah dalam proses pembuatan anggaran:

PENDAPATAN		BELANJA	
Pendapatan Asli Daerah	xxx	Belanja Tidak Langsung	xxx
1. Pajak Daerah		1. Belanja Pegawai	
2. Retribusi Daerah		2. Belanja Bunga	
3. Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang dipisahkan		3. Belanja Hibah	
4. Lain-lain PAD yang sah	xxx	4. Belanja Bantuan Sosial	
Dana Perimbangan		5. Belanja Tidak Terduga	
1. Bagi Hasil Pajak		Belanja Langsung	xxx
2. Bagi Hasil Bukan Pajak		1. Belanja Pegawai	
Lain-lain Pendapatan Daerah Yang Sah	xxx	2. Belanja Barang dan jasa	
1. Hibah untuk MRT (DepKeu)		3. Belanja Modal	
PEMBIAYAAN	xxx	4. Sektor Transportasi dan Jalan (minimal 10% wajib <i>earmarking</i>)	xxx
Total	xxx	Total	xxx

Sumber: data primer, diolah penulis

Gambar 5.2

Ilustrasi APBD setelah adanya *earmarking tax* atas penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor

Perda APBD yang dibuat juga disesuaikan dengan tahun dibuatnya Perda pajak tersebut. Penting untuk mengetahui waktu dilakukannya *earmarking*, dari penerimaan tahun yang mana yang akan diwajibkan alokasinya, dan waktu pelaksanaan program. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Arief Susilo, yaitu:

“...begitu undang-undang sudah berlaku pada 1 januari, mau tidak mau anggaran itu di 2012, karena penerimaan itu kan 1 (satu) tahun kan. Di 2011 itu penerimaannya, 2012 *earmarking*-nya baru jalan, untuk penerimaannya yang di tahun 2011. Kan di tahun 2011 harus habis dulu per 31, berapa penerimaannya dia. Nah pada saat program ini harus dialokasikan 10% minimal untuk kegiatan yang tadi. Itu saja yang dimaksud.” (wawancara mendalam, tanggal 20 April 2010)

Dalam gambar 5.2 terlihat bahwa di APBD akan dimunculkan belanja untuk sektor transportasi dan jalan yang terbuat dalam satu akun khusus pengeluaran di kolom belanja. Untuk besarnya akan disesuaikan dari proses penetapan di masing-masing SKPD, namun tetap harus diperhatikan bahwa besaran tersebut harus sudah mencerminkan sebesar minimal 10% dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Tanpa disebutkannya kewajiban alokasi ini di dalam Peraturan Daerah maka konsep tersebut tidak akan bisa berjalan. Hal ini dikarenakan tidak ada kekuatan hukum bagi kedua sektor tersebut untuk mendapatkan kepastian dana dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor yang telah dipungut Pemerintah DKI Jakarta. Setelah mendapat kekuatan hukum disisi penerimaan selanjutnya harus diberikan juga kepastian hukum disisi pengeluarannya untuk menjamin diterapkannya konsep *earmarking tax* tersebut.

B.2 Pemilihan program-program di sektor jalan dan transportasi.

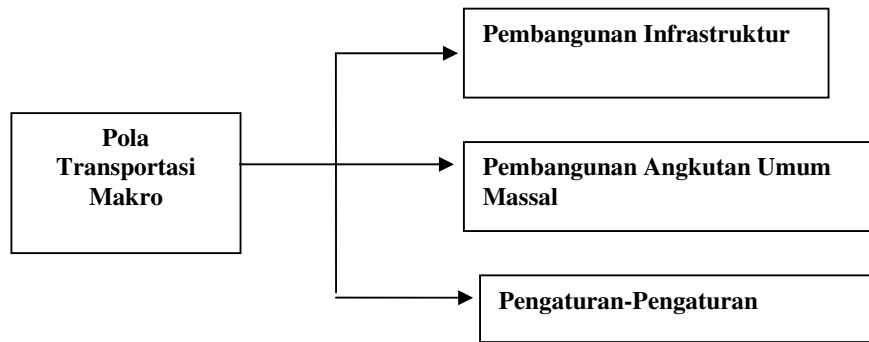
Dalam rangka penerapan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor yang perlu di upayakan Pemda DKI Jakarta, setelah dibuatnya Perda adalah penetapan program dari kedua sektor jalan dan transportasi massal. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Nugroho bahwa dalam implementasinya kebijakan publik dalam hal ini *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor harus dijabarkan kedalam berbagai program agar dapat di nikmati langsung oleh masyarakat yang memanfaatkannya. Pemerintah Daerah harus bisa selektif dalam memilih program-program apa saja yang akan dilaksanakan setiap tahunnya. Hal ini bertujuan agar dana yang telah tersedia tetap dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor setiap tahunnya bisa dialokasikan dengan efektif. Pemilihan program juga sebaiknya dititik beratkan pada program-program yang memang dibutuhkan oleh masyarakat. Seperti yang dikemukakan oleh Bapak Arief Susilo, yaitu:

“..hanya tinggal dengan *earmarking* ini adalah fokus program. Artinya kalau program itu terfokus misalkan PKB dan BBNKB ada 5 triliun di Jakarta kalau 10% nya berarti 500 milyar. Nah dengan dana 500 milyar ini, program apa yang efektif, program yang berkesinambungan dan yang juga dinikmati oleh masyarakat. Jadi arahnya ini kepada masalah ketepatan program.” (wawancara mendalam, tanggal 20 April 2010)

Pemilihan program ini sangat penting, dalam proses implementasi kebijakan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini dikarenakan dikhawatirkan tanpa adanya program yang mantap akan terjadi inefisiensi/pemborosan. Selain itu untuk kedua sektor tersebut akan selalu ada pengembangan-pengembangan yang dilakukan, sehingga penetapan prioritas program yang tepat sangat dibutuhkan. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Tjip Ismail, yaitu:

Nah tentunya ini harus dilihat, di kawal, harus cerdas, daerah itu untuk mana yang diprioritaskan. Misalnya kalau di Jakarta yang paling urgent adalah *traffic light* nih, bikin macet ini. Kalau *traffic light*-nya sering mati misalnya kemudian perlu ada nomer atau segala macam ya, supaya orang bisa tau bahwa macetnya berapa lama segala macam. Nah ini disegerakan. Sementara jalan-jalan sudah oke ya, tidak ada masalah. Jakarta misalnya begitu. Kemudian membuat misalnya yang jalan ini jalurnya kira-kira macet dibuat yang tidak ada persentuhannya. Tetapi untuk daerah yang jauh dari kemacetan, tentunya yang dipentingkan jalan rayanya. Tau kan juga *traffic light* apa sih, seperti yang nomer-nomer itu segala juga apa sih. Artinya tidak berlebihan, tidak dijadikan itu sebagai alat pemborosan.” (wawancara mendalam, tanggal 18 Mei 2010)

Pemerintah DKI untuk sektor transportasi telah memiliki sejumlah program-program yang hendak dilaksanakan yang disesuaikan dengan Pola Transportasi Makro yang diatur dalam Pergub DKI Jakarta No 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro. Berikut ini bagian dari strategi PTM DKI Jakarta:



Sumber: Mengurai Kemacetan di Jakarta

Gambar 5.3
Pola Transportasi Makro

Gambar 5.3 memperlihatkan bahwa fokus PTM terbagi menjadi tiga yaitu: pembangunan infrastruktur, pembangunan angkutan umum massal, dan pengaturan-pengaturan. Pembangunan infrastruktur terdiri dari *Auto Traffic Control System*, pelebaran jalan, pengembangan jaringan jalan, pedestrianisasi. Untuk pembangunan angkutan umum massal programnya terdiri dari *busway*, *monorail*, *waterays* dan untuk pengaturan adalah penerapan ERP, penataan parkir, pembatasan kendaraan, fasilitas *park and ride* dan sebagainya.

Implikasi besaran minimal 10% yang di atur dalam Undang-undang untuk Pemerintah Jakarta dapat membawa dampak yang positif. Hal ini dikarenakan Pemda dapat menggunakan besaran tersebut sebesar-besarnya untuk mendukung PTM. Sehingga untuk program yang membutuhkan dana-dana besar dapat terjaga kontinuitas dan stabilitas pendanaannya, seperti telah dijelaskan dalam poin sebelumnya.

PTM hanyalah merupakan suatu arahan kebijakan dalam penyusunan rencana program-program jalan dan transportasi massal. Untuk program-program yang dilaksanakan setiap tahunnya oleh Dinas PU maupun Dinas Perhubungan, tetap setiap tahunnya ditentukan oleh masing-masing dinas. Setelah itu akan diputuskan program yang akan dilaksanakan, yang tidak, yang ingin dipercepat dan yang ditunda untuk dilaksanakan pada setiap tahunnya. Semua hal tersebut akan ditetapkan dalam proses penyusunan APBD sekaligus memberikan batasan

dana untuk tiap anggaran yang nantinya dana tersebut akan dibiayai dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

B.3 Koordinasi pihak-pihak yang terkait dengan penerapan *earmarking tax* atas Pajak kendaraan Bermotor.

Upaya selanjutnya yang harus dilakukan oleh Pemerintah DKI Jakarta adalah mengkoordinasikan pelaksanaan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ini kepada dinas-dinas serta pihak-pihak lain yang terkait. Penerapan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor membutuhkan koordinasi dari banyak pihak. Hal ini dikarenakan dalam penerapan konsep *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor melibatkan bagian pendapatan yang diwakili oleh Dinas Pelayanan Pajak dan pada sisi Pengeluaran yang akan dieksekusi oleh Dinas PU dan Dinas Perhubungan. Seperti yang dikemukakan oleh Bapak Arief Susilo, yaitu:

“Kemudian koordinasi terhadap informasi-informasi *earmarking ini* kepada dinas-dinas yang terkait langsung dengan persentuhan kepada jalan, infrastruktur dan sebagainya. dia juga harus tau sehingga dia harus memprogramkan.” (wawancara mendalam, tanggal 20 April 2010)

Selain itu karena *earmarking* ini pada dasarnya merupakan proses penganggaran, secara otomatis pihak yang terlibat dalam proses penyusunan anggaran juga harus dikoordinasikan dengan baik. Pihak-pihak tersebut antara lain BPKD, Bappeda serta DPRD yang nantinya akan memberikan persetujuan atas APBD. BPKD dan Bappeda harus dapat memberikan arahan kepada dinas-dinas tersebut saat penyusunan anggaran yang akan diajukan dalam RAPD yang akan diajukan kepada DPRD untuk mendapat persetujuan. Seperti yang dikemukakan oleh Bapak Machfud Sidik, yaitu:

“Yang dipersiapkan itu adalah sebenarnya bukan hanya Pemerintah Daerah saja juga DPRD-nya. DPRD lebih cerdas untuk meneliti menjadi *balancing power* dari isu-isu Pemerintah Daerah dalam rangka pelayanan publik. Khususnya prasarana jalan kan gitu. Sehingga masyarakat mendapatkan manfaat dari dana-dana yang dibayar dari kendaraan bermotor. Secara otomatis kembali ke masyarakat yang menikmati, mempunyai kendaraan bermotor itu kan. Dalam bentuk ya perbaikan lah ya itu. Saya kira, jadi disini koordinasi antara kerjasama Pemerintah Daerah dengan DPRDnya

sangat penting. Untuk optimalisasi penggunaan dana yang *earmark* itu.” (wawancara mendalam, tanggal 25 Mei 2010)

Selain dengan DPRD dalam hal pembuatan kebijakan-kebijakan derivatif daerah atau Perda. DKI Jakarta memerlukan koordinasi dan persetujuan dengan Pemerintah pusat dalam hal ini Departemen Keuangan dan Departemen Dalam Negeri. Untuk Perda Pajak Kendaraan Bermotor tentunya yang akan berperan adalah kedua departemen tersebut. Dalam pembuatan Perda APBD DKI Jakarta harus berkoordinasi dengan Departemen Dalam Negeri. Dalam perumusan Raperda Pajak Kendaraan Bermotor maupun Raperda APBD, maka fungsi dari kedua departemen ini adalah mengevaluasi Raperda yang diajukan oleh daerah. Seperti yang dikemukakan oleh Bapak Dian Putra, yaitu:

“Apa yang kita perbuat selanjutnya adalah, bahwa berdasarkan undang-undang setiap perda harus dievaluasi perda provinsi perda pajak harus dievaluasi oleh Menteri Dalam Negeri setelah berkoordinasi dengan Menteri Keuangan. Nah jadi fungsi dari Dirjen Pertimbangan Keuangan nanti adalah yang mengevaluasi perda. Jadi misalkan Jawa Timur mau membuat perda tentang Pajak Kendaraan Bermotor, itu disampaikan kepada Menteri Dalam Negeri untuk dievaluasi. Dalam proses evaluasi, Menteri Dalam Negeri berkoordinasi dengan Menteri Keuangan dan fungsi kita disitu. Jadi entar kita melakukan evaluasi terhadap perda pajak tersebut. Apabila dalam perda pajak tersebut sudah ada *earmarking tax* nya itu bisa kita setuju perdanya, apabila tidak ada *earmarking tax* itu bisa kita tolak pemberlakuan perdanya. Jadi fungsi kita bukan sebagai *guidance* gitu ya, cuma fungsi kita selanjutnya adalah evaluasi dari perda pajak tersebut. Kemudian kalau dari Departemen Dalam Negeri selain evaluasi perda pajak tadi, mereka juga mengevaluasi perda APBD nya. Jadi sistemnya evaluasi bukan *guidance*. Kalau misalkan nanti diperda APBD nya paling tidak 10% untuk sektor itu, bisa diluluskan bisa disetujui perda APBD nya, itu dari perdanya.” (wawancara mendalam, tanggal 18 Mei 2010)

Koordinasi sangat dibutuhkan dalam persiapan penerapan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini dikarenakan seluruh pihak yang terkait harus memiliki kesamaan persepsi dalam proses pelaksanaannya, agar apa yang diamanatkan mengenai *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor oleh Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 Tentang PDRD dapat terwujud. Sehingga pada akhirnya masyarakat akan mendapatkan pelayanan prima dari Pemerintah DKI dalam rangka penerapan prinsip-prinsip *good governance*.

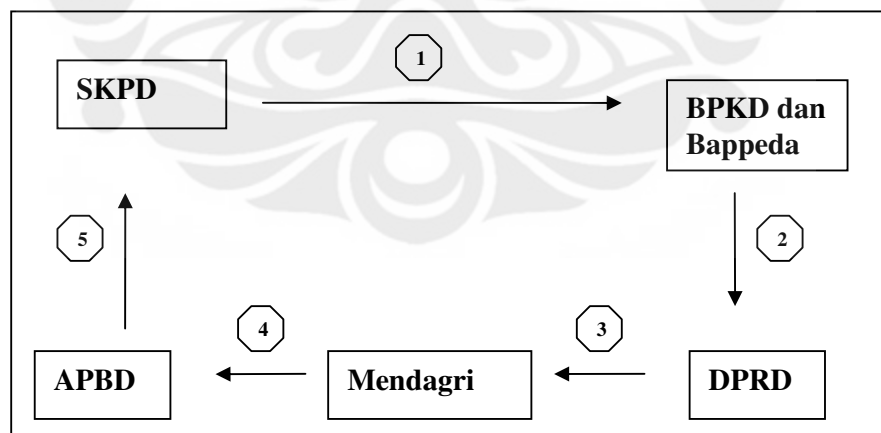
C. Faktor Penghambat dan Pendukung Penerapan *Earmarking Tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor DKI Jakarta

Dalam pelaksanaan suatu kebijakan tentunya akan selalu ada faktor-faktor penghambat dan faktor pendukung dari pihak yang terkait. Pihak-pihak disini dapat dilihat baik dari eksekutif, legislatif, maupun dari masyarakat sendiri sebagai pihak yang dituju dari kebijakan pemerintah. Selain itu faktor penghambat dan pendukung dalam *earmarking tax* ini juga dapat dilihat dari sistem-sistem yang terkait seperti sistem anggaran. Berikut ini adalah penjabaran faktor-faktor pendukung dan penghambat diterapkannya *earmark tax* atas PKB.

C.1 Faktor-Faktor Penghambat

C.1.1 Sistem penganggaran di DKI Jakarta

DKI Jakarta menggunakan sistem *general financing system* dalam proses pembuatan APBDnya. Dalam proses penganggaran tersebut baik penerimaan maupun pengeluaran akan masuk dan keluar dari satu pot besar. Argumentasi penganggaran merupakan faktor penghambat utama bagi diterapkannya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. Berikut ini adalah proses penyusunan anggaran di APBD Jakarta:



Sumber: data primer diolah Peneliti

Gambar 5.4
Alur penyusunan belanja APBD

Gambar 5.4 menjelaskan bahwa pada proses pertama setiap unit kerja akan mengajukan anggaran belanjanya kepada panitia penyusun anggaran yang diwakili BPKD dan Bappeda. Metode pengajuan anggaran dan program dari SKPD ini bisa disebut dengan *bottom up system*. Penyusunan rancangan anggaran oleh masing-masing SKPD ini telah disesuaikan dengan plafon dan prioritas anggaran yang telah ditetapkan sebelumnya dengan Surat Edaran Gubernur. Plafon anggaran sementara yang merupakan batasan anggaran tertinggi yang dapat diberikan atas suatu kegiatan atau unit fungsional. Sehingga setiap SKPD dapat menyusun program-program kerjanya. Seperti yang telah diungkapkan oleh Bapak Titto Taufik, yaitu:

“Ya jadi pengeluaran-pengeluaran APBD sekarang ini memakai sistem pagu anggaran. Sistem pagu anggaran yang dialokasikan didalam perencanaan sesuai dengan SKPD masing-masing. Jadi setiap SKPD (Satuan Kerja Perangkat Daerah) diberikan pagu anggaran, walaupun tidak sesuai dengan kebutuhan apa yang ia inginkan, tetapi memaksimalkan apa yang diberikan. .. dan tiap unit mengajukan kegiatan sesuai paparan kegiatan apasiah yang dibutuhkan... digodok dibahas, dibagi ada kepada prioritas yang mana harus dijalankan mana yang tidak kan gitukan bisa keliatan. Oh ini bisa ditunda jangan tahun ini, oh ini harus dilaksanakan, ini yang harus diprioritaskan ini. Istilahnya sekarang itu dalam bahasa, bahasa sebenarnya bukan bahasa baku, sebenarnya bahasa baku di dalam struktur APBD tetapi ini menjadi *trend* bahasanya *dedicated program*.” (wawancara mendalam, tanggal 18 Mei 2010)

Proses kedua yang dilakukan setelah semua SKPD selesai mengajukan RKA SKPD adalah penyusunan Raperda APBD oleh tim penyusun APBD. Setelah itu Raperda akan diajukan kepada DPRD untuk mendapat persetujuan. Setelah perda mendapat persetujuan, maka harus di bawa ke Departemen Dalam Negeri untuk mendapat pengesahan Menteri Dalam Negeri atas Perda APBD. Setelah disahkan Perda APBDnya maka tiap-tiap SKPD akan mendapatkan alokasi dana sesuai dengan yang telah ditetapkan. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Titto Taufik, yaitu:

“...semua rekening keluarnya dari rekening itu pula sesuai dengan tagihan, yang diserahkan dari para SKPD kepada bidang perbendaharaan BPKD. Barulah uang itu keluar untuk kegiatan apa dipergunakan untuk apa langsung secara otomatis dia pindah buku keluar masuk kerekening PU yang dikatakan tadi tapi salah

satunya contohnya PU langsung kerekening bendahara.”
(wawancara mendalam, tanggal 18 Mei 2010)

Dalam proses ini kebijakan *earmarking tax* akan menjadi penghambat dalam proses penganggaran yang ada. Sistem pot anggaran yang saat ini digunakan tidak bisa mengadopsi secara langsung adanya sistem kewajiban alokasi ini. Hal ini dikarenakan semua pengajuan anggaran dan program untuk tiap sektor akan tetap diolah terlebih dahulu di dalam pembahasan proses anggaran. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Titto Taufik, yaitu:

“Enggak mungkin. Karena pengalokasian penerimaan daerah itu menyebar untuk seluruh kegiatan yang harus dibiayai. Jadi engga bisa kalau 10% dari pajak daerah kita sisihkan khusus untuk membangun jalan, engga bisa.” (wawancara mendalam, tanggal 18 Mei 2010)

Oleh karena itu dana dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor yang akan diwajibkan alokasinya kepada dua sektor jalan dan transportasi massal tidak dapat begitu saja dikeluarkan ke rekening masing-masing SKPD yang terkait tersebut. Dalam proses penganggaran *earmarking tax* atas penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor mengarahkan kepada kekakuan anggaran. Dengan adanya pengkhususan alokasi untuk kedua sektor jalan dan transportasi massal, maka prioritas lain yang muncul akibat perkembangan zaman akan tersingkir. pada proses pengolahan di anggaran sebelum diajukan ke DPRD. Sehingga anggaran daerah tidak dapat langsung menyesuaikan jika ada kebutuhan daerah yang lebih penting. Hal ini dikarenakan pengeluaran di kedua sektor tersebut telah dijamin keberadaannya dalam undang-undang. Sehingga pemda wajib menjalankannya. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Hasan Rachmani, yaitu:

“Jadi tidak seharusnya didalam undang-undang itu diatur segala sesuatunya detil. Undang-undang itu ngatur nya pokok-pokoknya saja jadi segala yang sifatnya detil harus diatur diketentuan lain. Kenapa kalau terlampau kaku nanti ada perkembangan sedemikian rupa hal yang diatur kan tidak bisa undang-undang itu melebar selain apa yang telah tertulis padahal hal yang diatur itu dalam kontraknya selalu berkembang dan berubah gitu yakan.” (wawancara mendalam, tanggal 9 Juni 2010)

Selain itu karena kekakuan tersebut, tentunya akan mengurangi otoritas yang dimiliki daerah untuk menyusun program-program belanjanya dalam satu

tahun anggaran. Sesuai dengan spirit otonomi yang ada, seharusnya pemerintah daerah di berikan kewenangan yang seluas-luasnya untuk menentukan prioritas-prioritas belanjanya. Selain pemerintah daerah, kewenangan DPRD sebagai pemegang kekuasaan juga berkurang. Hal ini dikarenakan kekuatan mengikat dari undang-undang untuk kedua pengeluaran tersebut. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak Tjip Ismail, yaitu:

“Ya mau ngapain ini kan urusan otonomi daerah, urusan APBD, urusan kewenangan itu, kenapa jadi diatur diatas gitu.”
(wawancara mendalam, tanggal 18 Mei 2010)

Dengan adanya kewenangan penuh dalam penganggaran dan penentuan prioritas-prioritas pembiayaan daerahnya, tentunya pemerintah daerah dapat memberikan suatu pelayanan yang maksimum untuk masyarakatnya. Tidak hanya di sektor transportasi dan jalan tetapi juga pelayanan diseluruh aspek kehidupan masyarakat yang disediakan oleh pemerintah daerah. Sehingga masyarakat daerah akan menerima pelayanan dari pemerintah daerah sebagai suatu kesatuan yang utuh. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Machfud Sidik, yaitu:

“Nah itu tidak banyak dipakai lagi karena ya pelayanan publik itu kan tergantung pada prioritas yang dihadapi oleh masing-masing daerah oleh pemerintah, kan gitu kan. Ada yang sekolah, ada yang kesehatan, ada yang jalan dan sebagainya seperti itu, sehingga darimanapun sumber itu kumpulkan dulu, kemudian nanti dipakai untuk pelayanan-pelayanan yang paling prioritas.”
(wawancara mendalam, tanggal 25 Mei 2010)

Selain itu dengan sudah dilegalkannya pengeluaran di sektor jalan dan sektor transportasi dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, maka dalam proses evaluasi prioritas tersebut akan didahulukan dari prioritas-prioritas yang lainnya. Oleh karena itu program-program tersebut tidak melewati evaluasi program dalam proses penetapan anggaran belanja. Hal ini akan mengarahkan kepada misalokasi dari anggaran itu sendiri. Hal ini dikarenakan bisa saja program yang diajukan tersebut pada dasarnya program yang mubazir namun karena telah mendapat klaim legal, program ini lolos dari evaluasi.

Kekakuan yang ditimbulkan praktik *earmark* juga akan menimbulkan kemungkinan adanya inefisiensi dalam penganggaran. Dengan dana yang sudah pasti setiap tahunnya, namun disisi lain sektor yang dituju tersebut sudah

memadai dan tidak membutuhkan dana yang besar lagi. Hal ini akan hanya menjadi pemborosan yang sia-sia. Disatu sisi karena dana tersebut telah diamanatkan oleh Undang-undang untuk kedua sektor tersebut sehingga tetap tidak bisa digunakan untuk kebutuhan/prioritas yang lain. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Machfud Sidik, yaitu:

”Tapi *earmark* itu ada mengandung kelemahan. Kelemahannya adalah kalau dana yang berasal dari objek itu terlalu tinggi kalau di *earmark*-kan dan kebutuhan *earmark*-nya itu lebih kecil. Maka akan terjadi *excessive*, terjadi inefisiensi ya kan. Penghambatnya adalah itu tadi kalau terjadi *mismatch*. Dana yang berasal dari Pajak Kendaraan Bermotor itu besar sekali, kebutuhan untuk pelayanan perbaikan jalan tidak sebesar duit yang diperoleh ya. Nah ini akan terjadi inefisiensi.” (wawancara mendalam, tanggal 25 Mei 2010)

Inefisiensi akan terjadi jika pemerintah tidak memiliki lagi program-program yang akan dijalankan oleh pemerintah daerah. Dalam hal ini tentunya program-program besar seperti yang telah diamanatkan dalam PTM. Oleh karena itu nantinya jika telah terwujud semua program-program itu, kebijakan *earmarking tax* ini harus ditinjau kembali agar tidak terjadi inefisiensi penggunaan dana. Hal ini dikarenakan program-program yang dijalankan pun hanya sebatas pemeliharaan yang tidak membutuhkan dana yang sebesar pembangunannya.

C.1.2 Kesiapan pihak-pihak yang berkaitan langsung dalam rangka menghadapi penerapan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor

Sebagai kebijakan yang baru diterapkan di sistem perpajakan daerah, maka sudah sepantasnya mendapat perhatian lebih dari pemerintah daerah. Agar nantinya kebijakan ini tidak menjadi kebijakan yang sia-sia. Seperti telah dijelaskan mengenai tiga poin penting yang harus dilaksanakan oleh Pemda Jakarta, maka jika tidak dilakukan dengan sungguh-sungguh maka dalam implementasinya akan menimbulkan kendala-kendala yang akan menghambat.

Dari pemerintah DKI Jakarta sampai saat ini belum ada Perda PKB maupun Perda APBD yang dibuat untuk mengakomodasi *earmarking tax* ini. Hal ini senada dengan yang dikemukakan oleh Bapak Arief Susilo, yaitu:

“Belum-belum nantikan inikan efektif tahun 2011, nanti setelah hasil akhir tahun dari 2011 itu ada hasil, baru di tahun 2012, program dari hasil tahun 2011kan begitu kan..” (wawancara mendalam, tanggal 18 April 2010)

Hal tersebut juga berlaku untuk perda APBD yang dalam penyusunannya akan di kawal oleh Departemen Dalam Negeri. Hal ini dikarenakan Perda Pajak Kendaraan Bermotornya belum ada sehingga belum penerimaan pajaknya belum bisa di *earmarking* kan. Oleh karena itu dari segi belanja di APBD juga belum bisa mengklaim sekian persen dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor wajib dialokasikan kepada dua sektor tersebut. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Hani Rustan, yaitu:

“Untuk sementara belum, karena kita perhitungkan walaupun sekarang ditetapkan pada tahun 2010 baru dilaksanakan, ditahun 2011 berarti penerimaan ditahun 2011 itu nanti untuk tahun 2012 nanti. Karena setiap tahun kita berikan arahan ke pada dalam penyusunan APBD kalau kita susun sekarang juga perda mereka sendiri juga kan belum merencanakan *earmarking*..” (wawancara mendalam, 24 Mei 2010)

Selain itu dari segi program-program apa yang akan di lakukan terkait penerapan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ini juga belum direncanakan dengan jelas. Hal ini terutama menyangkut penggunaan dana *earmark* yang dapat digunakan untuk membiayai program-program besar seperti monorel. Pada sebuah pernyataan di suatu media *online* Pemerintah Provinsi Jakarta, 12 April 2010 Gubernur DKI Jakarta mengatakan:

“Sebelum melangkah, kita akan amankan dulu segi keuangannya. Sebab saya lebih cenderung melakukan program untuk kepentingan orang banyak dengan skema yang pasti,” ujarnya. Ia juga belum tahu dari mana sumber keuangan untuk membiayai kelanjutan proyek pembangunan monorel. Karena itu, gubernur belum dapat memastikan akan berapa lama proses kelanjutan proyek tersebut dapat berlangsung.” (Lenny, 2008)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa Pemerintah Provinsi belum tanggap dengan kebijakan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ini. Pemerintah Provinsi terlihat belum merencanakan untuk memanfaatkan kebijakan *earmark* ini untuk membiayai program-programnya terutama *monorail*. Oleh

karena itu, jika keadaan ini terus berlanjut maka kebijakan ini akan sia-sia seperti yang akan dijelaskan pada poin berikutnya.

C.1.3 *Earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor tidak akan bekerja.

Dana pengeluaran yang besar dari kedua sektor baik transportasi massal dan jalan menyebabkan kebijakan yang sia-sia. Hal ini dikarenakan tanpa adanya pengaturan *earmarking* sendiri DKI Jakarta telah mengalokasikan dana yang sangat besar untuk kedua sektor tersebut. Berikut ini adalah tabel mengenai belanja langsung sektor transportasi dan sektor jalan tahun 2009 dibandingkan dengan penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor tahun 2008.

Tabel 5.4

Perbandingan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dengan Pengeluaran Sektor Jalan dan Transportasi

Tahun	Pendapatan	Belanja			%
		PU	Perhubungan	total	
2008	2,618,745,860,159				
2009		575,950,000,000	236,403,208,854	812,353,208,854	31.02%

Sumber: data primer, diolah penulis

Tabel 5.4 menunjukkan bahwa pada tahun 2009, sebesar 31,02% dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor tahun 2008 telah dialokasikan ke sektor jalan dan transportasi. Angka tersebut terlihat bahwa kedua sektor telah menyerap dana yang sangat besar dan melebihi dari minimal 10% dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor yang dialokasikan khusus kepada kedua sektor tersebut. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Hani Rustan, yaitu:

“Karena selama ini juga sudah mencapai 10% APBD DKI itu untuk sarana jalan kalau engga salah anggaran mereka sudah mencapai 20 sekian triliun. Ya untuk jalan sudah cukup besar mereka itu kalau engga salah sudah mencapai 10% kalau digabungkan dengan transportasi anggaran untuk Busway ini besar sekali mereka. Digabung dengan dinas PU dinas lalu lintas dengan dinas PU sudah mencapai 10%.” (wawancara mendalam, 24 Mei 2010)

Besarnya dana yang dialokasikan kepada dua sektor tersebut setiap tahunnya akan menjadikan kebijakan *earmarking tax* ini menjadi kebijakan yang sia-sia. Hal ini dikarenakan tanpa adanya *earmark tax* sektor tersebut sudah

mendapat prioritas yang tinggi di Jakarta jika dilihat dari besarnya anggaran di kedua sektor tersebut. Padahal idealnya *earmarking tax* ini dilakukan untuk menyediakan dana yang pasti untuk kedua sektor jalan dan transportasi massal. Sehingga ketika sudah ada level yang pantas untuk kedua sektor tersebut setiap tahunnya, *earmarking tax* dirasa menjadi kebijakan yang berlebihan. Hal ini dikarenakan semua keputusan belanja di daerah akan di tentukan pada saat proses penganggaran. Jika dalam proses penganggaran tersebut antara pemerintah dan daerah sudah ada kesamaan persepsi mengenai permasalahan transportasi yang terjadi, maka tentunya produk APBD akan mengamankan sejumlah pendanaan untuk mengatasi sektor tersebut. Tanpa adanya *earmarking tax* permasalahan di masyarakat mengenai transportasi dapat diatasi. Hal ini senada dengan yang diucapkan oleh Bapak Hasan Rachmani, yaitu:

“Itu sudah mendukung sudah sejalan jadi konsep *earmarking* itu sebenarnya kalau bicara jujur tanpa ketentuan *earmarking* pun itu sudah bisa jalan, sudah bisa jalan hanya persoalan yang tadi kita bilang sama engga persepsi mereka-mereka itu yang terlibat dalam birokrasi itu atau pemerintahan, legislatif, eksekutif dengan DPRDnya kalau mereka mempunyai satu sikap idealis yang benar sama-sama ingin mempersiapkan fasilitas itu bersama rakyat lebih baik dan sikapnya semua sama tanpa *earmarking* pun sudah jalan kan.” (wawancara mendalam, tanggal 9 Juni 2010)

Oleh karena itu, penerapan *earmarking tax* ini nantinya dikhawatirkan hanya diimplementasikan setengah hati, atau bahkan hanya merupakan pasal “tempelan” dalam Undang-Undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Walaupun idealnya kebijakan ini dapat digunakan untuk merencanakan pembiayaan-pembiayaan bagi program-program yang membutuhkan dana besar yang berkelanjutan. Hal ini dikarenakan tentunya Pemda Jakarta dengan pengaturan besaran minimal dapat memaksakan seluruh penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor untuk membiayai dua bidang tersebut, seperti membiayai *monorail*. Selain itu walaupun kebijakan ini akan tetap dilaksanakan, dengan melihat kondisi yang seperti saat ini, dapat menimbulkan disinsentif bagi Pemerintah Daerah Jakarta untuk mengembangkan sektor jalan dan transportasi massalnya. Hal ini dikarenakan pemda melihat dari persepsi bahwa jumlah pembiayaan yang ada untuk kedua sektor tersebut sudah besar sehingga jika ada prioritas lain yang ingin dituju, besaran yang minimal 10% ini dapat menjadi

salah satu alasan yang legal untuk mengalihkan pembiayaan ke sektor lain yang ingin dituju tersebut.

Dampaknya akan dirasakan masyarakat yang idealnya mendapat manfaat sebesar-besarnya dari adanya *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. Hal ini dikarenakan dalam penerapannya nanti kebijakan ini hanya menimbulkan *halo effect* dan sekedar memberikan kekuatan hukum, tanpa ada peningkatan yang berarti dari sektor transportasi dan jalan. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Hani Rustan, yaitu.

”...jadi memang saya kira memang hanya untuk memberi kepastian saja sekaligus untuk menginformasikan kepada masyarakat bahwa dari penerimaan PKB memang dialokasikan nantinya minimal 10% untuk perbaikan dua hal itu jalanan dan transportasi.” (wawancara mendalam, 24 Mei 2010)

Selain itu dari segi sistem penyusunan APBDnya pun tidak akan berbeda dengan ada atau tidaknya *earmarking tax* tidak akan terlalu terlihat. Proses penganggaran yang ada tetap harus diikuti seperti yang telah dijelaskan di atas. Kebijakan *earmarking tax* ini hanya digunakan pada waktu pengolahan anggaran saat SKPD mengajukan ke BPKD atau pun saat mengajukan APBD kepada departemen dalam negeri untuk mendapat pengesahan. Selain itu dalam APBD juga tidak akan dapat dicantumkan besaran *earmarking tax* dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor kepada kedua sektor tersebut. Dengan kata lain struktur APBD tetap sama dan tidak berubah. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Hani Rustan, yaitu:

”...bisa dilihat dari struktur APBD nanti, berapa sih pagu katakan 100 miliar liat saja alokasi untuk transportasi. Katakan di dinas pekerjaan umum kalau dia sudah menyerap diatas katakan 100 miliar dia 20 miliar berarti dia sudah 20% kan tanpa harus dicantumkan sudah 10%. Engga begitu polanya engga perlu seperti itu dilihat saja dari posturnya kelihatan kok. Ya paling dari sisi pada saat penyusunannya saja. Kan begini pada saat dari penyusunan memang diarahkan seperti itu. Jadi misalnya dikatakan undang-undang sistem pendidikan 20% atau 10% dalam minimal dialokasikan disektor pendidikan. Apa didalam APBD itu harus dicantumkan oh 20% angkanya engga begitu. Kalau polanya sendiri engga demikian, ada anggaran, belanja dan pendapatan. Dianggaran dan pembiayaan nanti kelihatan hasil besarnya itu apakah 10%, apakah 20% disana. Ini gunanya hanya untuk pada saat menyusun jadi tidak susah-susah untuk mengusulkan berapa

persen gitu. Ini jadi kegiatan kepala daerah nanti, totalnya dari struktur APBD nanti.” (wawancara mendalam, 24 Mei 2010)

Dari penjelasan di atas dengan atau adanya *earmarking tax* tidak akan terlihat seperti juga yang terjadi pada kewajiban mengalokasikan untuk sektor pendidikan yang telah lama ada. Hal ini dikarenakan besaran *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor untuk kedua sektor jalan dan transportasi massal *tersebut* tidak dicantumkan dalam APBD. Oleh karena itu masyarakat tidak dapat melihat bagian mana dari dana pajak kendaraan bermotor yang ia bayarkan yang digunakan sebagai pendanaan sektor transportasi massal maupun sektor jalan karena tidak dicantumkan. Ditambah lagi dengan besarnya dana kedua sektor tersebut yang secara formal telah melebihi minimal 10% dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. Jadi secara teknis penyusunan APBD pun *earmarking tax* dapat dikatakan hanya sebagai kebijakan yang sia-sia atau hanya sekedar formalitas teknis dalam penyusunan. Sehingga akuntabilitas yang dijelaskan dalam penjelasan umum Undang-Undang PDRD menjadi tujuan diberlakukannya konsep ini juga tidak berjalan.

C.2 Faktor-Faktor Pendukung

C.2.1 Masyarakat sebagai penerima manfaat

Faktor pendukung yang pertama berasal dari masyarakat. Faktor ini sangat terkait dengan penerapan prinsip manfaat yang akan dirasakan masyarakat dari penerapan *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor. Adanya manfaat yang dirasakan langsung akan menimbulkan kepuasan bagi masyarakat. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak Arief Susiolo, yaitu:

“Kalau pendukung sudah jelas masyarakat akan merasakan hasil pajak yang dia bayar. Kedua menumbuhkembangkan bahwa pajak itu betul-betul dirasakan oleh masyarakat yang tertuju pada bidangnya. Yang positif pasti banyak.” (wawancara mendalam, tanggal 18 April 2010)

Selain itu ketika manfaat telah dirasakan oleh masyarakat, hal ini akan menimbulkan suatu sikap moral bagi masyarakat. Sikap moral ini akan tergambar dari kepatuhan masyarakat yang dilakukan secara tidak sadar. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Dian Putra, yaitu:

”kalau ada kepuasan dari pembayar pajak tentang suatu bidang, itu otomatis akan meningkatkan pendapatan gitukan. Orang akan taat membayar pajak kalau hasilnya kelihatan ini faktor pendukung. Selain faktor kepastian tadi ada faktor lainlah, faktor moral, atau faktor mental atau ketaatan.” (wawancara mendalam, tanggal 17 Mei 2010)

Dengan ketaatan tersebut, diharapkan akan mengurangi resistensi dari masyarakat. Selain itu dengan semakin taatnya masyarakat dalam membayar pajak, maka penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor juga akan meningkat. Oleh karena itu, nantinya masyarakat juga yang akan merasakannya manfaatnya.

C.2.2 Peraturan tentang *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor

Dalam proses formulasi, ketika proses telah selesai dan menghasilkan produk berupa undang-undang atau peraturan lain di bawahnya. Dalam hal ini konsep *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor ditetapkan ditingkat undang-undang. Oleh karena itu sebagai pelaksananya daerah harus membuat peraturan-peraturan daerah atau gubernur untuk melaksanakan konsep ini di DKI Jakarta. Hal ini senada dengan yang dikemukakan oleh Bapak Hani Rustan, yaitu:

“Untuk pendukung dari aturan sendiri sudah mendukung, saya kira tidak perlu diinikan lagi kalau soal pendukung saya kira juga kebijakan dalam undang-undang lantas apa namanya semua instansi pemerintah dari daerah juga sangat mendukung ini karena akan ada baik fungsi *regulerend* maupun fungsi budgetairnya.” (wawancara mendalam, 24 Mei 2010)

Dengan adanya peraturan baru konsep ini dapat dilaksanakan, sehingga manfaatnya dapat dirasakan oleh masyarakat. Peraturan-peraturan yang dibuat akan mengikat dari segi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotornya untuk menyisihkan penerimaan tersebut minimal 10%. Di sisi lain menjamin juga di Peraturan APBDnya untuk menjamin bahwa minimal 10% tadi di alokasikan di sektor jalan dan transportasi.

D. Alasan Penetapan Besaran *Earmarking Tax* Atas Pajak Kendaraan Bermotor

Dalam memberikan suatu kepastian dana kepada kedua sektor, penerimaan pajak yang dikhususkan alokasinya harus dinyatakan dalam suatu besaran atau persentase. Hal ini diperlukan dan harus diatur kelegalannya, karena tanpa adanya

besaran/ persentase seberapa besar dana yang akan di *earmark* an, maka kepastian yang diharapkan tidak dapat diwujudkan. Selain itu dilihat dari perspektif penerapan prinsip manfaat, masyarakat juga memerlukan seberapa besar manfaat yang akan didapatkannya atas kedua sektor tersebut dari pajak yang mereka bayarkan. Menurut pembagian tipe *earmarking* yang diungkapkan oleh Joel Michael Indonesia menganut *partial earmarking tax*. Artinya penerimaan yang dikhususkan alokasinya adalah bersifat sebagian dari penerimaannya saja yang dinyatakan dalam besaran persentase. Dalam undang-undang No. 28 Tahun 2009 Tentang PDRD menjelaskan bahwa penerimaan yang dikhususkan alokasinya hanya sebesar minimal 10% dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor.

Implikasi dari presentase minimal ini berarti penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor yang selebih dari yang ditetapkan bisa digunakan untuk pendanaan yang lain. Dengan pengaturan minimal, maka pemerintah daerah masih memiliki diskresi dalam menggunakan uang pajak tersebut mengingat banyaknya kebutuhan pemerintahan Hal yang senada diucapkan oleh Bapak Hani Rustan, yaitu:

“Ya artinya begini kalau yang simpelnya aja gitu kebutuhan pemerintah untuk menjalankan pelayanan kepada masyarakat bukan hanya transportasi dan kendaraan umum gitu aja, banyak sekali yakan untuk pelayanan segala macamlah dari kesehatan, pendidikan kan gitu kan bukan hanya itu saja. Kalau hanya itu wah seakan-akan kalau hanya ada dana itu apalagi PKB, BBNKB termasuk penerimaan terbesar di provinsikan, bayangkan kalau dana itu terbesar separuhnya diambil untuk itu saja atau katakan 20% untuk membangun jalanan dan transportasi ya bisa yang lain tidak terbit ya tidak bisa ada anggarannya kan” (wawancara mendalam, 24 Mei 2010)

Besaran minimal 10% juga ditunjukkan agar bagi daerah-daerah yang belum memperhatikan pelayanan-pelayanan di bidang transportasi dan jalan. Dengan adanya besaran minimal 10% ini dapat memberikan garansi bagi kedua sektor tersebut untuk dilaksanakan setiap tahunnya ketika peraturannya telah berlaku efektif. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Hasan Rahmani, yaitu:

“Endak-endak itu bagus aturannya engga ada masalah karena yang diatur minimal malah kalau minimal itu bicaranya di kota kecil ya malah engga ada mudorotnya. Kalau mau orang

menterjemahkan bahwa minimal yang diambil minimal kalau uangnya ada 10 Milyar minimal 10% kan 1 Milyar yakan bikin apa sungguh engga ada apa-apanya tetapi kalau ditulis minimal berartikan tergantung situasi ditempat itu dia bisa mengatakan 80% kita taun ini kita arahkan kesini berarti ada seper disitu saya senang karena diatur minimal ya. Kalau diatur maksimal malah lebih repot tidak bagus gitu tapi mengapa diatur minimal karena ada pengalaman selama ini ada orang yang engga peduli Bupati atau Wali kota tidak peduli sama sekali udahlah kita butuh untuk kepentingan yang lain yang lain aja dulu jalan berlubang-lubang engga diperhatikan. Jadi besarnya itu tidak akan jadi masalah karena disitu tindakan minimal.“ (wawancara mendalam, tanggal 9 Juni 2010)

Setiap daerah dapat menetapkan sendiri besaran *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor sepanjang mengikuti apa yang ditetapkan oleh undang-undang, yaitu minimal 10%. Setiap daerah dapat menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakatnya akan sektor transportasi dan sektor jalan, sehingga akan berbeda-beda besarnya. Selain itu dengan diberlakukannya besaran minimal, setiap tahunnya Pemda dapat meninjau kembali besaran *earmarking* nya. Tentunya hal ini akan ada dalam rapat anggaran SKPD yang terkait dengan sektor jalan dan transportasi massal pada saat mengajukan program dan anggarannya. Hal ini menyebabkan setiap tahunnya dapat berubah besaran persentase *earmarking tax* dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor kepada kedua sektor tersebut. Hal ini tentunya sangat menguntungkan bagi daerah yang menginginkan adanya percepatan di suatu program dari kedua sektor tersebut.

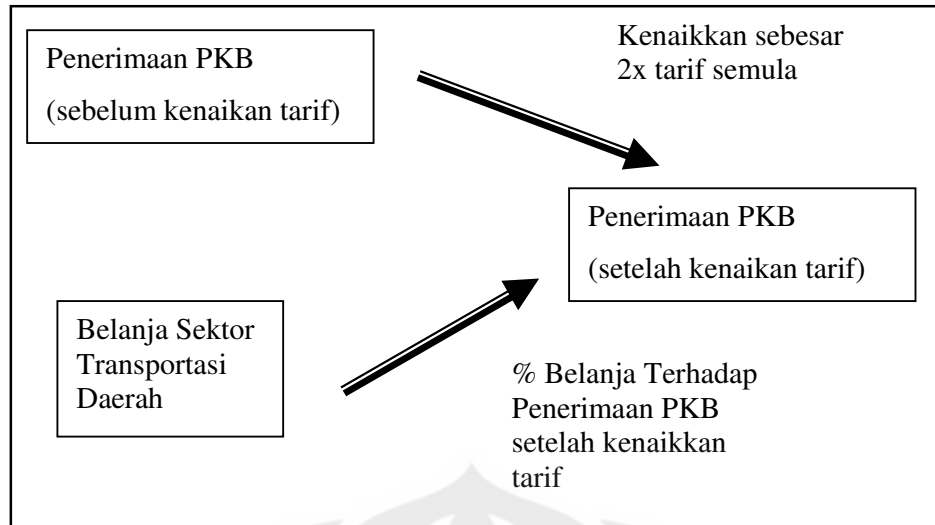
Sebagai sistem penganggaran alternatif, dengan besaran *earmarking tax* yang minimal tentunya akan bisa selaras dengan pot sistem anggaran. Hal ini dikarenakan daerah bisa dengan leluasa menentukan kebijakan-kebijakan belanjanya karena pengaturannya hanya batasan minimal. Selain itu angka 10% juga dirasakan tidak memberati APBD daerah karena itu akan diambil dari satu sumber saja yaitu pajak kendaraan bermotor, sehingga sisanya dapat digunakan untuk yang lain. Hal ini sangat penting untuk diperhatikan, sehingga baik Pemerintah Daerah maupun DPRD masih memiliki ruang untuk menentukan prioritas-prioritas lain yang dianggap penting. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Mahfud Sidik, yaitu:

“yang 10% itu secara *intuition* itu masih *acceptable*. Karena tidak semua, sekurang-kurangnya. Ya artinya kan apa tidak semuanya kan. Nah ini apa memberikan ruang bagi pemerintah daerah untuk mengalokasikan dana itu untuk kepentingan lain yang lebih prioritas. Jadi itu ada *cross* subsidi, karena kalau dia berikan dari kebutuhan- kebutuhan perbaikan lingkungan permukiman dananya dari mana? Kalau DKI itu PKB itu termasuk salah satu sumber penerimaan PAD yang signifikan. Kalau dananya itu hanya dipakai untuk kebutuhan pembangunan jalan, jadi ini akan mengurangi pelayanan yang lain yang itu justru sangat dibutuhkan.” (wawancara mendalam, tanggal 25 Mei 2010)

Besaran 10% nya sendiri didapatkan dari hitungan matematis yang dibuat pada saat pembahasan RUU PDRD di DPR. Hitungan matematis salah satunya dipengaruhi adanya kenaikan tarif pajak untuk pajak Kendaraan Bermotor yang diamanatkan Undang-Undang. Selain itu yang disimulasikan juga membutuhkan data penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan data di sektor pengeluaran. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh Bapak Dian Putra, yaitu:

”Datanya kira-kira seperti ini deh. Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dari suatu provinsi itu berapa gitukan, terus dinaikkan misalkan itukan dengan tarif 5% gitukan angkanya berapa angka riil berapa, terus kalau 10% kira-kira angka riilnya berapa gitu. Kenaikkan nya kan menjadi dua kali lipat, otomatis PKB nya asumsinya naik dua kali lipat jadi rupiahnya dapat. Dan terus kita lihat juga dari sisi belanjanya, jadi belanja di daerah itu di dinas Perhubungan itu berapa gitu. Jadikan dijenis belanja masing-masing daerah itu ada umumnya yang ditransportasi di dinas PU kan. Disitu kita lihat beberapa contoh saja dinas PU yang membelanjakan dana APBD di bidang perhubungan itu berapa. Nah itukan di *compare* kira-kira dana ini berapa persen dari PKB yang diasumsi itu. Jadi mungkin kalau mau kasar-kasar hitung awalya pokoknya PKB yang tahun sekian misalkan tahun 2009 berapa semua provinsi itu asumsi tarif 5%, kemudian dinaikkan 10% PKB nya jadi berapa itukan bisa dihitung dua kalinya. Terus di sisi yang lain belanja disektor perhubungan di provinsi itu berapa, nah kira-kira belanja ini berapa persen dari PKB yang baru.” (wawancara mendalam, tanggal 17 Mei 2010)

Berikut ini dapat disimulasikan apa yang telah dijelaskan sebelumnya mengenai besaran 10% *earmarking tax* atas Pajak Kendaraan Bermotor:



Sumber: data primer, diolah peneliti

Gambar 5.5

Simulasi Besaran earmarking tax atas Pajak Kendaraan Bermotor

