

## Lampiran 1

**Transkrip Wawancara dengan Arief Susilo M.Si  
Kepala Seksi Keberatan dan Banding, Bidang Peraturan dan Penyuluhan,  
Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta**

### Wawancara 1

**Tempat : Dinas Pelayanan Pajak Lt. 11, Ruang Kerja Bapak Arief**

**Waktu : Selasa, 20 April 2010, Pukul 12.10 -12.50**

<b>P:</b>	Bagaimana gambaran mengenai <i>earmarking tax</i> ini Pak?
<b>N:</b>	Ya kalau teori atau definisi mungkin sudah tau ya, bahwa pajak itu digunakan sesuai dengan tujuannya. Memang terkesan seolah-olah ini seperti retribusi jadinya, karena ada pajak, pelayanan disuguhkan. Tapi ini merupakan suatu perkembangan yang seharusnya memang harus demikian. <i>Earmarking tax</i> untuk apa, bahwa pajak itu betul-betul bisa dirasakan langsung oleh masyarakat, tidak hanya dalam penyelenggaraan pemerintah tetapi dalam hal pembangunan yang bisa dinikmati oleh masyarakat. Itulah tujuan pertama dari pada <i>earmarking tax</i> . Nah didalam undang-undang No. 28 tahun 2009 pertama kali dikenalkan tentang hal itu khususnya untuk Pajak Kendaraan Bermotor dan kalau tidak salah Pajak Penerangan Jalan dan Pajak Rokok tiga ya. Sehingga nanti diharapkan orang bayar pajak semakin sadar kemudian juga tujuan dari pada pungutan pajak itu bisa dirasakan langsung oleh masyarakat. 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 RUI 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 <i>flyover</i> , untuk <i>underpass</i> , termasuk juga mungkin untuk infrastruktur pengadaan jalan baru kan begitu.
<b>P:</b>	Kalau dari segi pajak penerangan jalan kan memang dari dulu sebenarnya sudah dikhususkan untuk biaya penerangan jalan kalau begitu bagaimana Pak?
<b>N:</b>	Agak beda kali ya karena kalau PPJ yang dilakukan oleh pemerintah daerah, kan dulu sejarahnya itu kan PPJ itu belum kena pajak oleh masyarakat, tapi langsung oleh pemerintah (pemerintah daerah yang nanggung). Sehingga untuk menanggung itu terpaksa harus menggunakan dari sektor pajak-pajak lainnya, sehingga Jakarta terang. Nah lama-lama beban biayanyakan berat, akhirnya masyarakatlah yang harus bayar. Pada masyarakat yang bayar itu diperjanjian yang baru, boleh tapi tolong nanti gunakan hasilnya 10% itu. Nah akhirnya itu digunakan untuk perbaikan lampu-lampu semuanya, infrastruktur lampu. Sehingga nanti masyarakat jakarta ini dengan harapan kedepan itu sudah jelas pengalokasian untuk penerangan jalan itu bisa langsung dari penerimaan pajak tadi (PPJ).

	<p>Enggak boleh untuk digunakan yang lainnya kecuali itu 10% dialokasikannya. Misalkan mengganti jenis lampu menjadi yang lebih bagus, lebih terang, terus memasang kelokasi daerah-daerah yang gelap. Nanti tuntutan masyarakat kesana larinya, konsekuensinya kalau enggak digunakan untuk itu, enggak bayar pajak dong, konsekuensinya kan begitu. Padahal itu hanya 10% dari total penerimaan kan. Pajak Penerangan Jalan kita kan kurang lebih sekitar 200 atau 300 milyar, sedangkan 30 milyar tiap tahun dialokasikan khusus untuk itu. Begitu juga untuk Pajak Rokok untuk tahun 2015, buat kesehatan, untuk pendidikan, misalnya rumah sakit, tergantung daerahnya nanti. Dari kesimpulan yang ada itu bahwa <i>earmarking</i> itu adalah merupakan suatu kebutuhan masyarakat atas jaminan pajak yang dia bayar, untuk bisa menikmati prestasi yang diberikannya itu. Jadi pembayaran pajak itu harus diwujudkan dalam bentuk itu apa yang diinginkan oleh masyarakat kalau bayar Pajak Kendaraan Bermotor ya jalanlah diperbaiki, lampu-lampulah misalkan diganti.</p>
<b>P:</b>	<p>Pajak apa yang menurut Bapak yang sudah harus di konsep <i>earmarking</i>-kan penerimaannya?</p>
<b>N:</b>	<p>Hampir seluruh jenis pajak itu bisa digunakan untuk <i>earmarking</i>, contoh misalkan katakan Pajak Bumi dan Bangunan dimanasih sebetulnya bisa di <i>earmarking</i>, mungkin Pemerintah Daerah bisa memperluas taman-taman kota, terus kemudian dibuat wahana atau sarana dari pada menghilangkan stres ya kan, diperindah, diperbaiki. Banyak di negara-negara yang mereka sudah maju mereka menerapkan seperti itu, kalau kita kan hanya terbatas seperti di Monas, taman Suropati mungkin, dan itu musti diperluas. Dananya dari mana mungkin bisa dari situ. Kemudian juga yang sifatnya mungkin langsung dengan dampak lingkungan itu yang utama. Seperti misalkan Kendaran Bermotor apasih dasarnya <i>earmarking</i> kendaraan bermotor kan begitu kan, apakah hanya sekedar mengatasi kemacetan, apakah yang lain kan begitukan. Dipajak kendaraan ini sebetulnya banyak variabel-variabel yang bisa digunakan untuk <i>earmarking</i>. Contoh misalkan perluasan jalan dengan perluasan jalan sehingga terjadilah cara, salah satu cara untuk mengatasi kemacetan kan gitukan. Terus emisi misalkan ya emisinya yakan kan bisa. Pajak Rokok kesehatan karena dampak orang yang tidak merokokpun kena polusinya. Begitu juga dengan PPJ. Kalau Pajak Hotel bisa enggak, kita tidak tau kalau kedepannya mungkin bisa saja didalam hal kalau negara ini sudah maju dan sebagainya, Pajak Hotel ini bisa dilakukan gunanya untuk pemerintah daerah membuat wisma-wisma yang sifat murah. Bisakan dari Pajak Hotel membuat wisma, gubuk wisata bisa mereka, sehingga masyarakat si pembayar pajak itu juga merasa bangga ini bahwa uang pajak saya ceritanya dibuatkan wisma untuk menampung masyarakat yang ekonominya lemah (karena sifatnya bukan kepemilikan). Pajak Restoran gimana gitukan kita juga bisa lihat restoran apa si dampak-dampak yang diterbitkan oleh para pembayar pajak itu, kepada masyarakat inikan faktor kemiskinan ya kan ini bisa saja misalkan macam-macam apa JPS atau apa. Prinsipnya semuanya bisa tapi yang lebih ini adalah lebih kepada masalah yang bisa dinikmati langsung oleh pembayar pajak itu sendiri. Bisaanya bayar pajak itu ada kompensasi yang diberikan oleh pemerintah langsung dapat dinikmati, padahal konsep itu</p>

	bertentangan dengan pajak. General pajaknya kan beda. Itukan bertentangan dengan pajak. Pajak itu kan saya bisa dapat pajak ya itu terserah saya kata pemerintah atau daerah, melalui program-program kegiatan kan. Misalkan uang pajak yang engga ada di ini buat keperluan pulau seribu kan gak ada kaitannya misalnya gitu kan. Kalau negara Kehutanan misalkan. Itu gak salah teorinya seperti itu memang. Berkembang-berkembang tuntutan masyarakat dalam hal itu jangan begitu dong sayakan bayar pajak, tapi apa yang saya bisa nikmati langsung, nah itulah <i>earmarking</i> itu.
<b>P:</b>	Kalau misalnya itu kendala-kendala yang akan dihadapi Pak kedepannya?
<b>N:</b>	Ini hal baru ya dalam suatu tatanan perpajakan di Indonesia khususnya bagi daerah. Kendala-kendalanya mungkin tidak prinsip, hanya tinggal dengan <i>earmarking</i> 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. Kalau dulu pembisaannya luas, kalau sudah masuk dalam pundi atau APBD atau APBN, enggak tau seperti beli kucing dalam karung ya kan. Dengan <i>earmarking</i> ini jelas masyarakat membayar itu 10% harus ada perubahan didalam pembangunan infrastruktur jalan sebesar 10% kan begitu karena dananya tadi sudah jelas. Nah ini mereka tinggal mengawasi dari pada penggunaan dana ini. Jadi dana 10% ini gak boleh dibuat apa-apa lagi, nggak boleh buat bangun sekolah dan lain-lain, khusus untuk infrastruktur jalan gitu yang sesuai dengan yang diatur undang-undang.
<b>P:</b>	Menurut Bapak diantara ketiga pajak yang di <i>earmark</i> -an mana yang lebih baik untuk di lakukan studi lebih lanjut?
<b>N:</b>	Saya lebih setuju satu baik kalau mau diambil diantara tiga itu PKB
<b>P:</b>	Mengapa PKB Pak?
<b>N:</b>	Pertama kupasanya akan luas dan tajam. Kedua Improvisasi dalam hal mengambil data, mengambil ulasan, analisis itu akan lebih enak. Contoh misalkan kenapa PKB, infrastruktur, bagaimana dengan kemacetan, terus lihat pertumbuhan jalan di Jakarta, pertumbuhan kendaraan. nah dari beberapa variabel saja, empat variabel itu perlu waktu yang cukup data dan sebagainya.
<b>P:</b>	Dan ini menjadi tuntutan di masyarakat empat-empatnya Pak?
<b>N:</b>	Ya
<b>P:</b>	Kalau yang saya tangkap dari materiel undang-undang seperti yang saya katakan itu enggak jauh dari situ. Bahwa perkembangan masyarakat didunia, tidak hanya di Indonesia dan itu ada beberapa contoh sudah seperti Korea, dan kemudian di Singapura, di Amerika dan sebagainya. <i>earmarking</i> itu menjadi suatu jenis pajak yang <i>trend</i> . sebetulnya kan <i>earmarking</i> itu bukan pajaknya bukan jenis pajaknya tapi peruntukannya nanti jelas dan disitu dituntut bahwa pengalokasian hasil pajak itu betul-betul untuk jenis pajak itu pemanfaatan dari jenis pajak itu sendiri yang dibayarkan oleh masyarakat. sebetulnya begitu saja <i>earmarking</i> itu kesitu. Tapi kalau pajak secara umum dan secara teori sama. dan <i>earmarking</i> itu bukan salah satu jenis pajak sebetulnya bukan. jadi misalnya berawal dari pada <i>benefit</i>

	<p><i>approach</i>, jadi awal pemanfaatan. Secara teori kan ada dua, berdasarkan <i>Ability to pay</i>, satu lagi berdasarkan <i>Benefit</i>. Ya kan bagai mana sebenarnya <i>benefit</i> ini kan. Nah <i>benefit</i> ini inilah yang menjadi <i>earmarking</i>. Kalau <i>Ability to pay</i> hanya terkait dengan masalah kemampuan membayar ya, tapi bagai mana setelah dia bayar apa manfaatnya oleh masyarakat atau <i>tax payer</i> ya kan katakan karena ini bagian dari suatu teori. Kenapa sih masyarakat tidak mau bayar pajak kan gitu kan sebetulnya karena enggak ada sesuatu yang bisa dinikmati langsung. Orang mau bayar sesuatu itu diibaratkan didalam apa saya lupa penggagas dalam teori <i>benefit</i> 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 <i>benefit</i> itu.</p>
<b>N:</b>	<p>Apa saja yang sudah dipersiapkan Pemda DKI terkait dengan program-program <i>earmarking</i> Pak?</p>
<b>P:</b>	<p>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 2011 kan begitu kan.</p>
<b>N:</b>	<p>Jadi mungkin pas penyusunan APBD tahun 2011 ya pak?</p>
<b>P:</b>	<p>Betul baru bisa diitukan. Karenakan aslinya sampai sekarang belum itukan belum ya. Nanti begitu dia berlaku kita sudah jalani tahun 2011, maka penerimaan dari PKB itu 10% itu enggak boleh di gangu untuk yang lain. Hanya khusus untuk yang dituju dalam undang-undang. Nah bentuknya ragamnya macem tergantung daerah kan gitukan. kalau di Jakarta bisa saja kenapa pertumbuhan jalan di Jakarta kan rendah, tidak dibarengi oleh pertumbuhan kendaraan sehingga tingkat kemacetan itu tinggi. Fleksibilitas dan mobilitas masyarakat jakarta semakin lama semakin berkembang dan semakin tinggi. Nah alternatif pemerintah itu adakah membidangi bidang moda transportasi darat. Apasih yang akan dilakukan dengan dana 10% tadi ini gini masalahnya. Nah inilah saya bilang pilihan-pilihan program yang bersentuhan langsung, apakah itu infrastrukturnya. Infrastruktur termasuk pembebasan lahan ya, karena selama ini pembebasan lahan itu bisa diperoleh dari dana yang campuran uang pajak campuran. Kalau nanti dengan 500 miliar misalkan berapa dia dapat sehingga bisa dikalkulasikan sekian tahun ini akan terjadi penambahan jalan sekian dengan luas dan panjang sekian bisa dihitung.</p>
<b>N:</b>	<p>Jadi bisa lebih dipredeksi untuk jangka panjangnya ya Pak?</p>
<b>P:</b>	<p>Ya jangka panjang</p>
<b>N:</b>	<p>Berarti untuk yang jangka dekat ini belum dikeluarkan peraturan terkait dengan hal tersebut ya Pak?</p>
<b>P:</b>	<p>Belum ada belum ada contoh misalkan begini satu kasus saja. <i>Monorail</i> itu enggak jalan ya, enggak ada dana. tapi kalau misalkan nanti itu berjalan ya kan, bisa saja nanti dana itu bisa dialokasikan ke <i>monorail</i>, menyelesaikan secara bertahap. Dengan dana 500 miliar atau 600 miliar dan dia butuh dana sekitar 10 triliun, bisa dihitung pasti 20 tahun kan nah <i>monorail</i> itu jalan. Nah dan 20 tahun belum tentu 20 tahun kan bisa dibiayai dari pinjaman nanti dibayarnya dengan <i>earmarking</i> tadi. Nah itu dari satu bidang untuk mengatasi pengadaan <i>monorail</i> yang enggak jelas. Jadi tingkat permasalahannya adalah sejauh mana program yang efektif sesuai</p>

	dengantujuan untuk bidang transportasi.
<b>N:</b>	Kalau untuk peraturannya sendiri nanti yang membuat siapa saja Pak?
<b>P:</b>	Ya bagian Anggaran, yang jelas masukan mungkin dari Bappeda. Kemudian dari kita hanya memberikan suatu <i>guidance</i> , tolong dialokasikan dana sekian dari uang pajak PKB ini untuk keperluan ini, karena memang undang-undang yang berbicara seperti itu. Tinggal program dan seterusnya itulah yang akan dibicarakan oleh Bappeda.

## Wawancara 2

**Tempat :** Dinas Pelayanan Pajak Lt. 11, Ruang Kerja Bapak Arief

**Waktu :** Rabu, 19 Mei 2010, Pukul 13.50 – 14.10

<b>P:</b>	Menurut Bapak mengapa Pemda belum tanggap atas <i>earmarking tax</i> ini Pak?
<b>N:</b>	Jadi kan gini itu udah undang-undang Pemda wajib, biro keuangan wajib, kalau dia tidak tahu karena dia tidak baca buku. Pada saat penganggaran nanti di 2011, itu sudah wajib harus 10% dari penerimaan itu khusus dialokasikan untuk infrastruktur yang ditunjukkan.
<b>P:</b>	Untuk programnya sendiri Pak dari <i>earmarking</i> nanti apa?
<b>N:</b>	Apa programnya kita memang belum tahu. Infrastruktur yang mana, perbaikan jalan yang mana. Sebaiknya kamu kupas jangan dari sisi itu. Ada kewajiban Pemerintah Daerah Provinsi untuk mengalokasikan untuk blab la bla tadi. Dalam kaitannya dengan hal itu, maka Pemda wajib menyusun program kerjanya yang digunakan pada saat pengalokasian anggaran tadi.
<b>P:</b>	Menurut Bapak bagaimana nanti mekanisme alur uang keluar dan masuk dalam penerapan konsep <i>earmarking tax</i> ini? Selama ini kan uang masuk dalam 1 (satu) pot besar yang nantinya akan di keluarkan ke pot-pot kecil di tiap unit?
<b>N:</b>	Coba saya gambarkan, ini sebelum <i>earmarking</i> , kan begitu kan, untuk kegiatan-kegiatan dan sebagainya, di dinas Pemda dan sebagainya. Saya kasih gambaran ini mudah-mudahan kamu sudah bisa gambarin ya. Ini 10% wajib sifatnya <i>earmarking</i> , selebihnya silahkan dialokasikan yang ke lain.
<b>P:</b>	Jadi 10% tersebut memang harus di nyatakan dalam bagian pengeluaran dalam APBD ya Pak?
<b>N:</b>	Ya. Kalau tidak nanti masyarakat akan menuntut. Saat inilah nanti akan dikatakan 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 <i>earmarking</i> -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.
<b>P:</b>	Lalu untuk mekanisme <i>account bank</i> dalam pengeluaran untuk program-program itu sendiri pak?
<b>N:</b>	Otomatis nanti Biro Keuangan dan Bappeda sudah mengalokasikan itu. Misalnya untuk jalan dialokasikan ke PU. Penerangan ke PJI
<b>P:</b>	Faktor pendukung dan penghambat dalam penerapan <i>earmarking tax</i> ?

<b>N:</b>	Faktor penghambat mungkin karena ini hal baru, kemudian sistem administrasi keuangannya yang tidak bisa langsung dialokasikan tetapi melalui tahapan tahun berikutnya. Kemudian koordinasi terhadap informasi-informasi <i>earmarking ini</i> kepada dinas-dinas yang terkait langsung dengan persentuhan kepada jalan, infrastruktur dan sebagainya. dia juga harus tau sehingga dia harus memprogramkan
<b>P:</b>	Kalau pendukung pak?
<b>N:</b>	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
<b>P:</b>	Menurut bapak angka 10% itu sudah cukup atau belum Pak khususnya unntuk DKI Jakarta?
<b>N:</b>	Semua tergantung kebutuhan. Kalau 10% dari PKB kita misalkan 4 triliun kan 400 miliar, dan ini pekerjaan setiap tahun harus dialokasikan 400 miliar. Jadi nanti Jakarta dalam periode 10 tahun ke depan. Makanya yang harus dibuat suatu proyeksi terhadap pembangunan jangka panjang <i>earmarking</i> . Itu harus masuk. Sehingga tahapan-tahapan itu bisa dilalui dan Jakarta akan bisa, contoh misalkan <i>fly over</i> harus jalan, <i>mono rail</i> bias di gali dari hasil tersebut.
<b>P:</b>	Jadi apakah bias diilustrasikan seperti menabung untuk program-program yang besar ya pak?
<b>N:</b>	Ya betul.

## Lampiran 2

**Transkrip Wawancara dengan Dr. Harry Azhar Azis**

**Anggota Komisi XI DPR RI, Ketua Pansus RUU Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah**

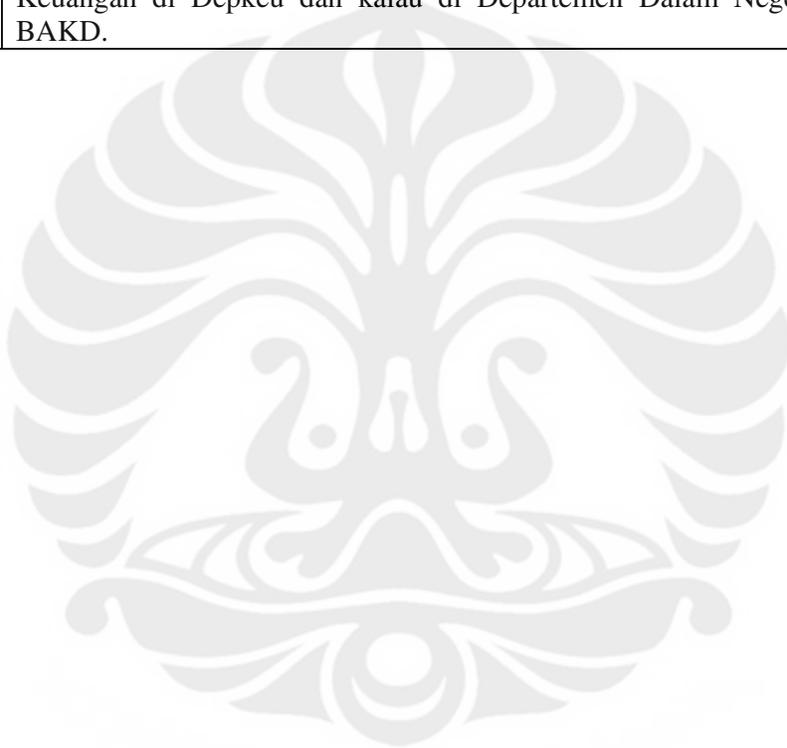
**Tempat : Gedung Nusantara I Lantai 12, ruang 1219, Komplek DPR RI Jakarta**

**Waktu : Senin,17 Mei 2010, Pukul 13.30 – 13.50**

<b>P:</b>	Sebagai pembuat kebijakan saya ingin menanyakan sebenarnya apa latar belakang dari penerapan <i>earmarking tax</i> atas Pajak Kendaraan Bermotor ini pak?
<b>N:</b>	Ya yang pertama memang kaitannya pada pola baru. Ini semacam era baru atau sejarah baru atau <i>banch mark</i> 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. Pajak yang bersumber dari daerah tertentu selakayaknya daerah mendapat bagian, prosentase tertentu dari pajak itu. Misalnya Bali menyumbang 10 triliun karena pariwisata dari pajak pariwisata misalnya, total tinggal di apakan saja hotel apa segala macam gitu ya berapa persen 10%, 20% kalau dari PPh perorangan 20%. Nah yang kedua itu sektoral. pajak yang bersumber dari sektor tertentu misalnya pertambangan, misalnya migas, misalnya hiburan, misalnya apa segala macam kayak begitu, jadi selakayaknya kembali ke sektor itu berapa persen. Itu yang kita sebut dengan <i>earmark</i> . Nah ini kita terapkan syukur pemerintah setuju. <i>Earmark</i> di dalam PKB ini 10% <i>earmark</i> ini terdiri dari total PKB baik yang Pajak Kendaraan Bermotor pertama, ya tidak terkena progresif itu, maupun Pajak Kendaraan Bermotor yang dimiliki kedua ketiga sampai yang maksimum 10% itu semua total. Jadi seperti DKI Jakarta, saya mendapat informasi DKI Jakarta penerimaan pajak dari PKB-nya sekitar 8 (delapan) triliun coba anda cek lagi. Atau Depok misalnya berapa, oh depok itu tidak, Depok menerima dari Jawa Barat. Itu kalo betul 8 (delapan) trilun berarti 800 miliar harus digunakan untuk dua bentuk, pertama transportasi massal kedua fasilitas atau infrasturktur atau prasarana terkait dengan itu seperti jalan apa, misalnya untuk buat jalan tikus atau menambah itu semacam. Jadi si pemilik kendaraan yang membayar pajak merasakan bahwa oh saya bayar pajak ini perjalanan menjadi lebih baik, tidak ada kemacetan dan sebagainya. 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. Yang ketiga ya kaitannya dengan ini mungkin nanti berkaitan dengan model <i>interface</i> antar daerah terutama ini provinsi memang tapi bukan saja provinsi tetapi juga kabupaten kota. Karena di batas provinsi itu kan ada dua kabupaten

	<p>atau kota yang bersinggungan juga, yang disitu ada jalan atau ada transportasi antar mereka yang di wilayah itu, mungkin hubungan disatu kabupaten atau di satu provinsi lebih kecil daripada dia berhubungan dengan wilayah lain, katakanlah misalnya daerah Cakung atau apa Bekasi, atau kalau di Depok ini misalnya batas Depok dengan apa Itu sudah dua provinsi yang berbeda. Kebetulan ini pertemuan daerah DKI Jakarta dengan Depok yang merupakan bahagian daripada administratif provinsi Jawa Barat. Nah tidak mungkin kan jalan itu Cuma macet disitu kan DKI Jakarta berhenti di sini dan ini Depok sudah, nah tentu perlu ada koordinasi disitu. Nah sebaiknya juga bahagian daripada dana yang diterima disini dan disini itu persentasenya juga. Memang itu sifatnya lebih teknis lagi jadi itu akan melancarkan juga hubungan antar provinsi atau kalau gak kabupaten. Saya kira itu poin utama mengapa kita merumuskan itu. Karena selama ini tanpa itu yang terjadi adalah cuma perlakuan kebijakan politik saja Diskersi politik anggaran. Kalau Pemerintahannya besar perhatiannya pada jalan ya syukur Alhamdulillah bagus, Tapi kalo tidak ya macetlah atau tidak ada anggaran, atau terbatas anggaran untuk itu. Saya kira itu.</p>
<b>P:</b>	Kalau untuk besarnya sendiri pak 10% itu, yang melatarbelakangi kenapa ditetapkan minimal 10%?
<b>N:</b>	Jadi Itu memiliki implikasi karena kita sekarang sedang menerapkan sistem akan terus memperkembangkan dan menyempurnakan sistem <i>reward</i> dan <i>punishment</i> jadi daerah-daerah yang tidak melaksanakan itu akan menjadi bahagia nanti kalau kaitannya dengan APBN misalnya, ada semacam <i>punishment</i> . Jadi kalau tadi Jakarta betul 8 triliun itu minimal 800 miliar harus dialokasikan untuk jalan atau jembatan mungkin juga sarana transportasi. Jadi misalnya mereka bisa saja memperbaiki sistem transportasi umum busway atau apa segala macam dan sebagainya. Selama ini kan misalnya apakah koridor busway atau busway itu sendiri kan dana diskresi politik anggaran pemerintah provinisi saja tidak ada keharusan undang-undang, nah sekarangkan mereka terpaksa atau dipaksa untuk melakukan ini
<b>P:</b>	Kalau untuk tujuannya sendiri pak?
<b>N:</b>	Ya tujuannya itu sendiri pertama tentu kaitannya dengan sektor itu. Nah kaitan sektor PKB ini kan pada seluruh fasilitas berkaitan dengan itu harus semakin disempurnakan dan menyenangkan dan tentu soal keamanan juga harus ditingkatkan juga. Mungkin sebahagian dana itu bisa memperbaiki sistem lalu lintas termasuk pengawas lalu lintas atau polisi lalu lintas walaupun polisi lalulintas itu sudah dibayar oleh APBN bukan tapi bisa saja menurut saya dibuat aturan tersendiri mereka memberikan fasilitas tertentu kepada polisi. Ya itu diskresi pemerintah daerah
<b>P:</b>	Kalau dari Harapannya sendiri untuk pemerintah daerah pak?
<b>N:</b>	Ya tentu kita barharap bahwa undang-undang ini akan dilaksanakan sesuai dengan yang kita telah putuskan. Dan ada sistem <i>punishment</i> yang saya usahakan dibangun dengan yang lain, seperti misalnya saya sebut tadi <i>punishment</i> terhadap APBN yang teralokasi. Nah tentu kontrolnya kita harapkan dari DPRD dan masyarakat di daerah itu. Apbd itu kan bukan milik gubernur tetapi juga sudah menjadi milik masyarakat, jadi hak masyarakat untuk mengetahui postur anggarannya lari kemana itu saya kira

	harus dibuka juga lebih luas menurut saya. Sehingga kontrol yang resmi dari DPRD dan kontrol yang apa tentu dari masyarakat. Kalau itu betul maka strategi, <i>policy</i> yang kita sudah jalankan itu apa bisa sesuai dengan harapan.
<b>P:</b>	Untuk <i>earmarking</i> sendiri merupakan inisiatif dari DPR?
<b>N:</b>	Ya tetapkan disepakati oleh pemerintah
<b>P:</b>	Yang minimal 10% juga diusulkan oleh pemerintah?
<b>N:</b>	Disepakati bersama pemerintah. <b>A:</b> Lalu yang terkait dengan perumusan Undang-undang ini selain DPR dan pemerintah dalam artian DJPK siapa lagi Pak?
<b>P:</b>	DPR kan saya yang dipercaya sebagai ketua pansusnya waktu itu, dan pemerintah dua, mandat presiden itu kan kepada Menteri Keuangan dan Menteri Dalam Negeri. Tekniknya di tangani oleh Dirjen Perimbangan Keuangan di Depkeu dan kalau di Departemen Dalam Negeri yaitu di BAKD.



### Lampiran 3

**Transkrip Wawancara dengan Bapak Dian Putra**  
**Kepala Seksi Data dan Pelaporan, Direktorat Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, DJPK, Departemen Keuangan**  
**Tempat : Ruang Rapat Lt. 1 Gedung D Departemen Keuangan RI**  
**Waktu : Senin, 17 Mei 2010, Pukul 10.00 - 11.00**

<b>P:</b>	Bagaimana proses usulan <i>earmarking tax</i> diajukan dalam pembahasan RUU PDRD Pak?
<b>N:</b>	Ya jadi kalau usulan <i>earmarking tax</i> itu muncul setelah ada pembahasan di DPR, jadi draf usulan pemerintah awalnya yang diusulkan ke DPR itu enggak muncul, belum ada <i>earmarking tax</i> . Hanya karena sistem <i>earmarking tax</i> terus berkembang, jadi akhirnya bergulirlah wacana tersebut dipembahasan di DPR. 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. Nah sebenarnya <i>earmarking tax</i> ini muncul karena adanya kenaikan beberapa tarif pajak di bidang jalan, misalkan pertama kenaikan tarif Pajak Kendaraan Bermotor (yang tadinya berapa 5% dinaikkan menjadi 10%), kenaikan tarif Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor, kenaikan tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. Nah kenaikan tarif maksimum yang diatur di Undang-Undang No. 28 tahun 2009 ini otomatis akan menambah penerimaan daerah secara signifikan. Hanya saja kenaikan secara signifikan dari kenaikan harus pajak tadi tidak secara cuma-cuma diberikan buat daerah. Artinya ada perutusan-perutusan yang harus dipenuhi daerah dari diberikannya kewenangan kenaikan tarif, salah satu contohnya adalah diberlakukannya <i>earmarking tax</i> di beberapa jenis pajak. Itu salah satu latar belakangnya. Latar belakang kedua ada banyak problem di bidang transportasi perhubungan di negara ini infrastruktur, nah kemacetan, kemudian subsidi BBM, itu kan 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 <i>earmarking tax</i> dalam undang-undang. Karena segala yang diperintahkan undang-undang itu tidak boleh tidak wajib harus dilakukan oleh daerah gitu kan. Nah salah satu-satunya adalah di <i>state</i> nya di undang-undang bahwa ada <i>earmarking tax</i> untuk Pajak Kendaraan Bermotor, itu latar belakangnya.
<b>P:</b>	Dari pihak DPR sendiri yang paling vokal dalam menyuarkan <i>earmarking</i> ini siapa Pak atau fraksi apa?
<b>N:</b>	Semuanya saya rasa. Seluruh fraksi itu setuju dengan usulan <i>earmarking</i>

	<p><i>tax</i>. Cuma yang berbeda-beda besaran <i>earmarking tax</i> nya ada yang 50% pokoknya itu yang berbeda-beda lah. Tidak ada satupun fraksi yang menolak <i>earmarking tax</i> tersebut dan pemerintahpun setuju adanya <i>earmarking tax</i> ini. Karena itulah ide yang bagus dari hasil pembahasan di DPR gitu. Nah ada ketua Panjanya Pak Hari Azhar Azis (yang ketua bagian anggaran sekarang) kan dulu pernah mengatakan mungkin bahwa baru pertama kali diundang-undang di Indonesia ini yang menyebutkan ada peruntukkan penggunaan pajak secara langsung <i>earmarking tax</i>. Mungkin ini adalah bagai sebagai pionir bahwa <i>earmarking tax</i> sangat diperlukan di sektor pajak untuk kepastian buat suatu program yang membutuhkan dana. Jadi hampir semua fraksi mengatakan persetujuan terhadap <i>earmarking tax</i> ini.</p>
<b>P:</b>	Bagaimana proses sampai muncul besaran angka 10% itu Pak?
<b>N:</b>	<p>Jadikan sebenarnya hitungan-hitungan kenapa keluar 10% itu dari simulasi-simulasi yang diperintahkan di DPR yang kita buat. Jadi kita hitung seberapa besar dampak kenaikan dari Pajak Kendaraan Bermotor ini dengan tarif maksimal kita hitung, dengan tarif minimal kita hitung berapa besarnya. Nah terus juga kita lihat seberapa besar kebutuhan dana dari daerah untuk belanja sektor tersebut. Jadi misalnya ada uang gedanya di APBD gitunya, itu semua jenis pajak itu kan masuk ke APBD (kayak kita ada dipusat misalkan semua jenis pajak masuk ke APBN) ini juga pajak daerah masuk ke APBD. Nah dari jenis apa yang di APBD tersebut kan rata-rata bisa dihitung seberapa besar porsi belanja yang dibutuhkan daerah untuk memperbaiki sistem transportasi. Jadi misalkan di DKI seberapa besar dana yang dibutuhkan untuk sektor transportasi, di Jawa Barat seberapa besar. Nah itu kita hitung kita simulasikan. Akhirnya keluarlah angka 10%, karena yaitu karena keterbatasan dana dari pemerintah daerah untuk membiayai semua sektor, akhirnya disepakatilah angka 10% dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor, langsung dibiayai oleh pajak daerah. Misalkan di DKI penerimaannya berapa (PKB) sekitar 5 triliun jadi hampir sekitar berapa 500 miliar. Sebuah dana yang cukup besarlah, dan patut atau layak untuk dibelanjakan di sektor tersebut. Memang kalau masalah besaran kan relatif. Kalau sekarang orang dari dinas perhubungan, dinas transportasi mikirnya bisa cukup apa dengan duit segitu. Cumakan adanya kepastian yang penting adanya kepastian diundang-undang bahwa ada 10% dari penerimaan jenis pajak yang langsung digunakan di sektor perhubungan. Dan saya sebagai pembayar pajak misalkan, kalau jalan yang saya lalui itu lumayan bagus kan ada rasa apaya, bahwa pajak yang saya bayar itu bisa langsung digunakan disektor tersebut. Itu juga adalah salah satu latar belakangnya, fungsi dari <i>earmarking tax</i> itu kan apa yang kita bayarkan kelihatan hasilnya gitu. Itu juga keluar angka 10% hasil simulasi-simulasi yang kita buat, terus muncul angka yang layak untuk belanja ke sektor tersebut.</p>
<b>P:</b>	Kalau untuk simulasi itu sendiri itu sudah merupakan hasil hasil kesepakatan dari semua daerah Pak?
<b>N:</b>	Enggak. Sebanernya keterlibatan daerah itu cuma sebatas penyediaan data informasi dari belanjanya. Karena yang membuat keputusan undang-undang itu ada politis ada pemerintah dan DPR artinya pemerintah

	<p>disinikan Departemen Keuangan, Departemen Dalam Negeri. Kita memang menerima masukan dari daerah cuma masukan yang diberikan daerah itu kira-kira seberapa besar sih dana yang mereka butuhkan untuk belanja sektor Perhubungan, transportasi. Itulah masukan-masukan dari daerah yang kita coba tuangkan kedalam simulasi, dan keputusan akhirnya ada di antara Pemerintah dan di DPR makanya keluar angka 10%. Sebenarnya daerah beragam ini, ada yang maunya enggak ada <i>earmarking</i>, ada daerah yang berpikiran bahwa ini diskresi dari daerah sendiri, jadi terserah daerah mau membelanjakan pajak itu di sektor apa aja terserah daerah. Ada juga daerah yang malah kalau bisa lebih besar. Jadikan tidak semua daerah memberlakukan hal yang sama. Ada banyak keragaman dari daerah di seluruh Indonesia ini, ada yang kaya ada yang miskin, ada yang pemerintahan sudah maju ada yang terbelakang. Nah itu fungsi pemerintah pusat untuk membuat suatu kebijakan yang dapat berlaku umum. Jadi dari data-data yang ada dari daerah dan kira-kira kita bikin simulasinya, kira-kira itu bisa mewakili setiap daerah dan itu kita bawa dirapat di DPR akhirnya disepakatilah angka 10% itu.</p>
<b>P:</b>	Jadi kalau bisa diilustrasikan hitung-hitungannya seperti apa Pak?
<b>N:</b>	Datanya kira-kira seperti ini deh. Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dari suatu propinsi 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. Kenaikannya 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.
<b>P:</b>	Apakah yang dilihat hanya dari pengeluaran di dinas PU saja Pak?
<b>N:</b>	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 <i>compare</i> kira-kira dana ini berapa persen dari PKB yang diasumsi itu. Jadi mungkin kalau bella mau kasar-kasar hitung awalya pokoknya PKB yang tahun sekian misalkan tahun 2009 berapa semua propinsi 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 propinsi itu berapa, nah kira-kira belanja ini berapa persen dari PKB yang baru. Jadi alur berpikir perhitungan seperti itu dulu cuman hitungan pasti nya ada cuman keselip tapi kira-kira seperti itulah bisa ditangkapkan.
<b>P:</b>	Ini Pak kalau untuk dari pemerintah itu harapannya apa dengan adanya <i>Earmarking</i> ini?
<b>N:</b>	Ya jadi adanya harapan dari pemerintah pusat adanya kepastian dari Pemerintah Daerah bahwa pajak yang dibayarkan masyarakat, itu ditujukan untuk meningkatkan sektor atau moda transportasi. Jadi adanya lah 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 baguskan. Nah itu bisa ditutupi dengan adanya dana yang pasti dari APBD

	dibelanjakan untuk sektor tersebut.
<b>P:</b>	Dari yang saya baca berarti Indonesia menganut partial <i>earmarking</i> , berarti apabila daerah merasa kurang, dananya masih bisa ditambah untuk sektor tersebut ya Pak?
<b>N:</b>	Jadi di Indonesia ini ketimpangan-ketimpangan di bidang fiskalnya kan antar Daerah itu cukup beragam. Jawa luar Jawa terus daerah penghasil, daerah non penghasil itu kan ada ketimpangan yang berlebih. Nah posisi pemerintah selaku membuat kebijakan adalah berada ditengah-tengah. Kalau kita bikin full <i>earmarking</i> , mungkin ada beberapa propinsi yang menjerit. Contohnya begini misalkan di NTT (Nusa Tenggara Timur), di Papua seberapa banyak sih moda transportasi di tempat itu. Jadi seberapa banyak masyarakat menggunakan moda transportasi di tempat itu. sedangkan ada disektor-sektor lain yang sebenarnya lebih membutuhkan belanja. Misalkan di Nusa Tenggara Timur kalau kita bikin <i>full, full</i> hasil pajak tersebut sebagai moda transportasi, nanti moda transportasinya bagus cuma rumah sakitnya engga ada. Jadi repotnya disitu kalau misalkan, ok Nusa tenggara timur kita bikin <i>full</i> diseluruh indonesia. di Nusa Tenggara Timur moda transportasi malah bagus cuma entar rumah sakitnya engga ada. Karena hampir 70% lah APBD itu kan berasal dari pajak 70%-80% di propinsi dari pajak. Nah pajak yang paling dominan PKB hampir 40%-50% dari pajak yang ada. Kan itu adalah hal yang kalau hitung-hitungannya PKB sekitar 30% dari APBD gitu ya. Itu kebayangkan kalau 30% APBD langsung dikeluarkan untuk moda transportasi. Bagaimana entar dia membiayai sektor kesehatan, sektor pertanian bagaimana nanti dia membiayai sektor-sektor yang lainnya. Nah itu dari negara yang celah fiskalnya yang fiskalnya sangat timpang. Beda lagi dengan DKI, hal yang paling dibutuhkan mungkin transportasi, kalau gedung-gedung dan sebagainya sudah ada swasta yang membangun. Terus sektor-sektor lain itu dapat dibiayai dana-dana lain. Kalau di DKI bisa jadi semuanya jadi dari 7 triliun penerimaan dibuat moda transportasi. itu bisa jadi hal yang bagus buat DKI. Artinya APBD DKI tersebut apabila transportasi di DKI ini bagus, itu otomatis akan naik semuanya sedangkan kalau jalanan bagus, halte-halte jadi penuh mulai penuh jadi tingkat itu yang kita lihat. Jadi fungsi pemerintah itu kan ada ditengah-tengah antara daerah-daerah yang kaya dan miskin jadi makanya keluar angka segitu engga <i>full</i> kita buat <i>earmarking</i> , enggak semuanya begitu.
<b>P:</b>	Jadi bagi daerah masih bisa menyesuaikan ya Pak?
<b>N:</b>	Oh ya jadikan diundang-undangkan paling sedikit 10%. 10% digunakan untuk memperbaiki moda transportasi, bisa lebih tapi engga boleh kurang. Jadi kalau daerah yang dipikir mampu dan membutuhkan untuk moda transportasi yang lebih baik dia bisa aja 20%, 30% dibelanjakan untuk sektor transportasinya. Cuma buat daerah yang lain itu paling sedikit 10% dan engga boleh lebih. Jadi nanti fungsi di Departemen Dalam Negeri yang mengkoreksi APBD disuatu propinsi. Misalkan ada APBD dari DKI masuk kan itu dikoreksi di Departemen Dalam Negeri, jadi entar di sektor pendapatan dilihat penerimaannya kira-kira di Tahun 2010 misalkan atau 2011 dilihat pendapatan dari PKB nya berapa, entar dilihat juga dari belanjanya di sektor transportasi tadi berapa ada engga 10% nya. Kalau

	<p>engga ada itu entar fungsi dari Depdagri yang merevisi APBD tersebut ke daerah, daerah ini harus diubah bahwa berdasarkan undang-undang belanja disektor ini harus 10%. Jadi kalau dia lebih itu diloloskan kalau kurang dari 10% itu entar akan dikoreksi sama yang meriksa APBD daerah. Jadi gitu sistemnya ada yang ngelihat belanja daerah disektor tersebut.</p>
<b>P:</b>	Itu di Departemen Dalam Negeri nya bagian apa ya Pak?
<b>N:</b>	Di BAKD
<b>P:</b>	Untuk pemerintah daerah sendiri persiapannya yang dilakukan dalam rangka penerapan <i>earmarking</i> ini menurut Bapak?
<b>N:</b>	<p>Daerah harus yang pertama di Perda Pajak Kendaraan Bermotor tersebut harus diubah. Jadikan selama ini misalkan perda No. 1 tahun 2004 propinsi DKI tentang Pajak Kendaraan Bermotor itu harus dilihat ada engga <i>earmarking tax</i> nya. Kalau engga ada otomatis perda tersebut harus diubah. Jadi harus merevisi perda-perda tentang Pajak Kendaraan Bermotor di daerah tersebut agar mencantumkan <i>earmarking tax</i> 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. 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 <i>earmarking tax</i>, jadi berada dikolom misalkan kolom belanja transportasi jumlahnya 100 M 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 <i>earmarking tax</i> gitu.</p>
<b>P:</b>	Terus kalau berarti tadi bapak bilang ini baru dilaksanakan pada tahun 2011 ya Pak?
<b>N:</b>	<p>Perda ya. Jadi kalau dia masih pakai perda yang lama itu bisa sampai tahun 2010. Jadi misalkan Pajak Kendaraan Bermotor sebelum ada <i>earmarking</i> misalkan gituya jadi perda 2010 masih bisa dipakai. Nah misalkan di tahun 2011 harus ada penggantian perda. Apalagi inikan ada kenaikan tarif, tarif pajaknya berubah, terus <i>earmarking</i> nya berubah kan banyak yang berubah, jadi ada harus diubah sebelum tahun 2011. Tahun anggaran baru jalan perda pajaknya sudah ada, dan bisa dipungut dan ada kepastian diperda bahwa hasil tersebut ada <i>earmarking</i> nya. Jadi kalau sekarang perda yang lama masih tetap berlaku ditahun 2010, walaupun dia tidak ada <i>earmarking tax</i> nya gitu. Dan kalau ditahun 2010 dia belum ada 10% untuk APBD nya itu engga apa-apa, karena diundang-undangnya kan berlaku mulai tahun ini, cuma kalau belum diubah perdanya itu berlaku sampai 2010 akhir, tahun 2011 mulai berlaku. Jadi yang harus dipersiapkan daerah adalah mereka harus ditahun 2010 harus membuat perda tentang pajak yang baru yang mencantumkan kenaikan tarif pajak misalkan, yang mencantumkan <i>earmarking tax</i>. Kedua adalah harus dicantumkannya nilai-nilai <i>earmarking tax</i> tersebut diperda APBD nya. Terus satu lagi yang ketiga adalah bahwa daerah harus menyiapkan belanja-belanja apa saja, jenis belanja apa saja</p>

	yang diperlukan untuk memenuhi tujuan <i>earmarking</i> tadi. Jadi kalau tujuan <i>earmarking</i> adalah menaikkan atau disektor moda transportasi agar naik pemerintah daerah membuat program-program yang langsung tepat sasaran gitu.
<b>P:</b>	Jadi di APBD nya juga sudah harus ada program-program tujuannya ya Pak?
<b>N:</b>	Oh ya.
<b>P:</b>	Menurut Bapak apa yang menjadi faktor pendukung dan penghambat adanya <i>earmarking tax</i> ini?
<b>N:</b>	Kalau faktor pendukung adalah kalau suatu sistem anggaran dan pendapatan belanja itu programnya jelas, terus sumber dananya jelas, itu kan akan membuat target apakah <i>output</i> dari program itu tercapai. Jadi dengan kata lain dengan adanya kepastian jumlah belanja dari APBD masing-masing daerah, diharapkan akan meningkatnya juga sektor moda transportasi. Jadi itu faktor pendukungnya ada kepastian hukum, ada kepastian rupiah, ada kepastian asal, ada kepastian dana untuk belanja disektor transportasi. Itu akan membuat program-program yang dijalankan pemerintah akan berhasil. Terus yang kedua adalah bahwa masyarakat akan lebih rela untuk membayar pajak, apabila apa yang ada di depan matanya itu menunjukkan hasil yang baik. Kalau saya bayar Pajak Kendaraan Bermotor saya engga akan teriak-teriak oh jalannya aja bolong gitu kan, ngapain saya bayar. Nah itu faktor pendukungnya, 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. Faktor penghambat ini yaitu harus ada pengawasan yang tepat dari pemerintah daerah dalam membelanjakan APBD nya. Dan selama ini kurangnya, jadi kurangnya pengawasan dari masyarakat untuk belanja daerah, itu adalah hal yang bisa jadi sebagai faktor penghambat. Jadi apa yang sudah ditetapkan diundang-undang, apa yang sudah ditetapkan di APBD, apa yang sudah ditetapkan diperda itu bisa jadi adalah yang cuma diatas kertas gitukan, kalau tidak ada pengawasan dari masyarakat. Jadi masyarakat supaya untuk menghilangkan hambatan tersebut masyarakat lewat DPRD mungkin bisa ya harus lebih aktif untuk melihat ketentuan yang ada diundang-undang
<b>P:</b>	Apakah pemerintah pusat memiliki <i>guidance</i> untuk daerah dalam melaksanakan <i>earmarking tax</i> ini?
<b>N:</b>	Jadi <i>guidance</i> dari kita adalah undang-undang. 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 <i>earmarking tax</i> nya itu bisa kita setuju perdanya, apabila tidak ada

	<p><i>earmarking tax</i> itu bisa kita tolak pemberlakuan perdanya. Jadi fungsi kita bukan sebagai <i>guidance</i> 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 <i>guidance</i>. Kalau misalkan nanti diperda APBD nya paling tidak 10% untuk sektor itu, bisa diluluskan bisa disetujui perda APBD nya, itu dari perdanya. Kemudian kalau misalkan ada pelanggaran, misalkan pihak yang akhir bahwa belanja di sektor transportasi kurang dari 10% penerimaan pajak, itulah fungsi nanti dari BPK. Jadi entar pemeriksa-pemeriksa dari BPK yang melihat, benar engga bahwa anggaran disektor ini 10% dari penerimaan pajak kalau engga benar ini jadi bahan temuan dan itu dianggap melanggar undang-undang, dan kena kasus perdata. Jadi itulah fungsi <i>guidance</i> dari kita sebenarnya diundang-undang ini, turunan langsungnya dari pajak <i>earmarking tax</i> belum, engga ada tapi lebih ke fungsi evaluasi.</p>
<b>P:</b>	Nah kalau unsur politis yang ada dalam pembuatan undang-undang ini apa Pak?
<b>N:</b>	Unsur politis maksud saya begini, jadi setuju atau tidaknya usulan pemerintah itu, tergantung pada setuju atau tidaknya DPR. Jadi politisnya begitu, jangan diasumsikan yang macam-macam. DPR itu produk dari partai politik setiap keputusan dibuat pemerintah harus disetujui oleh DPR. Jadi maksud saya politis itu kesitu bahwa apa yang sudah diusulkan oleh pemerintah disetujui oleh partai politik di DPR. Jadikan bigitukan bukan ada urusan politik yang lain. Jadi maksud saya kalau pemerintah usul 10% misalkan itu disetujui oleh DPR itu bukan berarti kenapa 10% kenapa DPR ngomong 20% artinya 10% yang sudah disetujui oleh DPR ada persetujuan politik dari DPR maksud saya begitu bukan politis yang lain.

## Lampiran 4

**Transkrip Wawancara dengan Dr. Tjip Ismail, SH, MM**

**Akademisi Universitas Indonesia**

**Tempat : Gedung Pengadilan Pajak Lt. 5, Departemen Keuangan RI**

**Waktu : Selasa, 18 Mei 2010, Pukul 08.30 – 09.00**

<b>P:</b>	Menurut Bapak latar belakang Indonesia menerapkan konsep <i>earmarking tax</i> atas Pajak Kendaraan Bermotor itu apa?
<b>N:</b>	<p>Tadinya pajak itu (dari dulu ini ya) adalah iuran yang dipaksakan berdasarkan Undang-Undang tanpa kontraprestasi langsung kepada wajib pajak pembayarannya. Itu pertamanya. Nah ini kita bicara pajak daerah, bahwa otonomi daerah sejak tahun 99 dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 1999 yang berlaku efektif 1 Januari 2001, ingin sistem pemerintahan itu berubah yaitu tentang kemandirian daerah. Kedua untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat lokal melalui pemerintah daerah. Jadi lebih kuantitatif ya, ada pelayanan kepada masyarakat lokal oleh pemerintah daerah dulunya semua ditangani oleh pemerintah pusat. Sekarang dialihkan kecuali ada lima atau enam urusan yang dipegang pemerintah antara lain yang urusan dipegang pemerintah itu moneter fiskal, politik luar negeri, pertahanan keamanan, peradilan dan agama. Semuanya di pemerintah pusat. Nah pemerintah daerah itu penerimaan-penerimaan daerah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 25 Tahun 1999 yang sekarang Undang-Undang 33 Tahun 2004 menyatakan bahwa penerimaan di daerah itu, idealnya harus bersumber, bertumpu pada sumber-sumber daerah itu sendiri. Jadi ada pemerintah daerah tetapi dia punya kekuatan sumber-sumber daerah itu sendiri yang disebut dengan Pendapatan Asli Daerah (PAD). PAD menurut ketentuan itu menurut Undang-undang terdiri dari pajak daerah, retribusi daerah, kemudian hasil BUMD dan satunya adalah lain-lain pendapatan daerah. Celakanya yang empat ini semuanya didominasi oleh pajak daerah. Nah kemudian yang kedua retribusi daerah, sementara yang ketiga dan keempat sama sekali tidak berperan, yang BUMD dan Lain-lain pendapatan Daerah itu tidak berperan. Lain-lain PAD itu misalnya daerah punya kekayaan yang mau dijual itu akan menunjang APBD. Kemudian BUMD, daerah-daerah itu punya banyak usaha. Tetapi seharusnya kalau di negara-negara lain kata David Osborne dalam bukunya <i>reinventing government</i> menyatakan bahwa pemerintahan yang baik adalah dia kalau punya <i>entrepreneure</i>. Bisa membangkitkan seolah-olah dia sebagai <i>business man</i>. Nah sejalan dengan itu BUMD di kita (BUMD kan terkait dengan <i>entrepreneure</i> ya kan untuk melakukan usaha) tidak ada, atau pemerintah daerah justru merugi. BUMD Di daerah-daerah ini badan usaha milik daerah. Tinggal yang mana lagi selain pajak daerah dan retribusi daerah. Retribusi daerah maknanya adalah memberikan pelayanan atau menjual jasa yang dilakukan oleh Pemda. Pemda menjual jasa berupa pelayanan hasilnya namanya retribusi. Contohnya Pemerintah Daerah misalnya mengusahakan sampah. Sampah dikumpulkan lalu dibakar di tiap perumahan-perumahan, kalau dilakukan oleh Pemda maka</p>

	<p>dia boleh memungut retribusi. Pemerintah Daerah kemudian meregistrasi penduduknya dengan namanya KTP. Ketika seseorang mengambil KTP dia pungut namanya retribusi. Aktif pelayanan karena dia menjual jasa itu dia perlu duit. Idealnya pula satu Pemerintah Daerah yang baik ya retribusinya harus lebih besar karena dia menjual pelayanan jadi bagus ya tidak dari pajak. Retribusi penerimaannya lebih tinggi daripada pajak. Seperti yang dinyatakan oleh John Hy, William L. Waugh mengatakan kalau retribusinya lebih tinggi daripada pajak daerah itu bagus, artinya otonomi di daerah itu berjalan baik. Tapi di Indonesia nggak, pajak daerah yang tinggi penerimaannya. 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 <i>earmarking</i>. <i>Earmarking</i> 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. Contohnya kendaraan bermotor diberikan, <i>earmarking</i>-nya diperuntukkan, diprioritaskan kepada pelayanan sektor pajak yang bersangkutan. Nah untuk ini kalau saya berkomentar harus seluruhnya begitu. Misal listrik ya, bahwa hasil pajak listrik digunakan untuk kesejahteraan, diprioritaskan. Tidak ada prosentase pokoknya saling berlomba-lomba saling bersaing untuk bahwa dijalan-jalan itu penuh listrik, penuh itu harusnya begitu. Pajak Listrik atau namanya Pajak Penerangan Jalan. Pajak Kendaraan Bermotor sebetulnya diprioritaskan, tetapi dibatasi 10% (itu besar ya). Digunakan untuk misalnya jalan raya. Jangan sampai orang bayar pajak kendaraan tetapi jalannya berlubang-lubang. Untuk penerangan jalan di halte, di lampu merah <i>traffic light</i>. Karena percuma orang udah membayar tetapi digunakan untuk yang lain. Makanya ide <i>earmarking</i> adalah dalam rangka mengawal otonomi daerah bahwa pajak yang diberikan itu harus ada manfaatnya bagi si pembayar pajak bukan perorangan ya (kalau perorangan retribusi) tetapi kepada sektor pajak yang bersangkutan. jalan raya, kemudian ya macam-macam lah misalnya supaya timbul kenyamanan bagi sipembayar pajak itu sendiri. Pembayar secara keseluruhan ya bukan dia saja tetapi kepada sektor pajak yang bersangkutan</p>
<b>P:</b>	Jadi maksudnya <i>benefit</i> tersebut dirasakan oleh sekelompok orang ya Pak?
<b>N:</b>	Sektor Pajak
<b>P:</b>	Jadi itu sebenarnya yang membedakan dengan retribusiya Pak?

<b>N:</b>	Kalau retribusi bagi pembayarannya, tetapi pajak untuk sektor pajak.
<b>P:</b>	tetapi dengan pengertian <i>earmarking</i> yang seperti itu apakah tidak bertentangan dengan pengertian pajak yang tidak memberikan kontraprestasi secara langsung Pak?
<b>N:</b>	Tidak. Saya mengatakan bahwa harus ada <i>earmarking</i> . Bahkan sekarang di pajak-pajak pusatpun sudah mulai. Misalnya apa di pajak pusat apa, sekarang dibuat gedung-gedung untuk kenyamanan bagi si pembayar pajak. Orang pajak sudah bagus, dingin kemudian dia bisa berkonsultasi. Itu kan tandanya sudah memberikan pelayanan. Dulu tidak, orang membayar pajak susahnyanya setengah mati. Dulu orang untuk membayar Pajak Kendaraan Bermotor harus ngantri tempatnya di arah tangerang tuh. Sudah jauh, sampai di sana dating sudah dikerubungi calo. Tidak bisa bayar pajak kewajiban untuk Pemerintah Daerah tetapi untuk membayarnya pun setengah mati. Sekarang anda lihat di internet untuk membayar Pajak Kendaraan Bermotor sudah ditempatkan loket-loket dan 5 menit sampai 10 menit harus kelar. Artinya di situ sudah ada faktor pelayanan ya, sudah dimulai. Kemudian ada imbalan untuk sektor pajak yang bersangkutan, artinya dibuat bahwa duit itu diwajibkan 10% untuk sektor pajak yang bersangkutan. Tidak boleh digunakan yang lain.
<b>P:</b>	Jadi sebenarnya tidak menyalahi makna tidak ada kontraprestasi secara langsung ya Pak?
<b>N:</b>	Tidak, ini kan paradigma baru. Dulu namanya paradigma lama pajak itu tanpa kontraprestasi langsung. Saya beranggapan itu salah, paradigmanya harus diubah. Dan nyatanya waktu di DPR , waktu membuat itu, dikatakan bahwa saudara Tjip Ismail telah melakukan penelitian bahwa sebaiknya itu. Dan itu diakui. Jadi mulai dari saya (waktu itu kan saya direktur Pajak Daerah waktu menyusun disertasi itu tahun 2005) sudah diakui oleh para pakar dan sekarang sudah dilaksanakan. Mulai dari saya loh <i>earmarking</i> itu.
<b>P:</b>	Kalau menurut Bapak besaran yang 10% itu sudah pas atau belum?
<b>N:</b>	Ya ini kemauan pemerintah. Kalau saya tidak perlu prosentase dan semua jenis pajak. Tidak hanya tiga pajak rokok, pajak penerangan jalan dan pajak kendaraan bermotor. Sebetulnya semuanya saja. Misalnya pajak air permukaan itu digunakan supaya itu membuat tidak menjadi banjir, dan macam-macam itulah, artinya diprioritaskan seperti demikian. Karena kenapa itu kan pajak provinsi ya, Pajak air, BBNKB dan PKB kan hamper sama ya. Misalnya di Pajak Kabupaten Kota kan ada Pajak hiburan, sebagian hasil dari pajak itu misalkan dibuat untuk membangun hiburan-hiburan untuk rakyat.
<b>P:</b>	Menurut Bapak apa kaitan antara <i>earmarking tax</i> dengan teori <i>benefit principle</i> yang ada di keadilan dalam pajak?
<b>N:</b>	Sejalan ya dengan <i>earmarking</i> . Cuma ini kan teori-teori di sana, kan misalnya itu jelas bahwa peruntukan pajak ini jelas, ya kalau di luar-luar negeri bahwa pajak digunakan untuk memberikan pelayanan. Tetapi kalau di sini harus di tegaskan. <i>Earmarking</i> di Indonesia itu harus di tentukan dalam undang-undang, makanya di buat ini. Kalau bisa teori umum saja buat <i>earmark</i> bahwa pajak itu harus digunakan, dimanfaatkan untuk pelayanan misalnya, secara umum saja. Dan kita semula tidak menganut

	itu. Ini kan baru sejak Undang-undang No. 28 Tahun 2009. Semula ini juga di tentang keras.
<b>P:</b>	Mengapa hal tersebut ditentang keras pak?
<b>N:</b>	Ya mau ngapain ini kan urusan otonomi daerah, urusan APBD, urusan kewenangan itu, kenapa jadi diatur diatas gitu. Namun setelah diberikan penjelasan, akhirnya atas kemauan politik, ini kan legislatf yang menentukan. Akhirnya berubah gitu.
<b>P:</b>	Menurut bapak untuk pemerintah daerah sendiri dalam menghadapi <i>earmarking</i> ini yang harus dipersiapkan?
<b>N:</b>	Karena ini sudah Undang-undang ya, tentunya ditetapkan dengan peraturan daerah. <i>Earmarking</i> yang 10% ini disisihkan penerimaan itu digunakan untuk pelayanan itu.
<b>P:</b>	Jadi harus dibuat perda-perda terkait ya pak?
<b>N:</b>	Iya Cuma masalahnya ini kan baru ni, baru 2009 ya, seharusnya Perdanya harus dikawal itu. Artinya di cek perdanya ada nggak, ini kan berkaitan dengan APBD, setiap kegiatan berkaitan dengan APBN/ APBD, kalau APBN dengan Undang-undang, APBD harus dengan Perda.
<b>P:</b>	Menurut Bapak apa keuntungan dari penerapan <i>earmarking</i> ini?
<b>N:</b>	Keuntungan jadi pemerintah daerah tidak dapat lagi seenaknya menggunakan pajak daerah, agar sesuai dengan fungsinya. Tidak lagi dia berfoya-foya dengan pajak daerah itu. Karena duitnya banyak, kemudian digunakan untuk, tapi diingatkan atau diprioritaskan untuk itu. Sementara 10%, kalau menurut saya tidak, bahwa pajak daerah digunakan sebanyak-banyaknya untuk kemakmuran rakyat nah gitu ya.. Tidak 10%nya saja, kalau perlu ya seluruhnya. Semacam di Bali, pajak listrik semua itu digunakan untuk itu.
<b>P:</b>	Menurut bapak kalau keburukannya dari diterapkannya <i>earmarking</i> ini?
<b>N:</b>	Kalau saya melihat ini kebaikannya, memang harus begitu. Ini kan awalnya maaf ya dari saya. Memang harus begitu. Tidak ada keburukannya, karena harus digunakan untuk kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Seiring dengan tujuan otonomi daerah mendekatkan pelayanan masyarakat dari pusat diberikan kepada pemerintah daerah untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat lokal
<b>P:</b>	Kalau untuk faktor penghambat sendiri pak dalam pelaksanaan <i>earmarking tax</i> ini?
<b>N:</b>	Ini kan baru ya, kita belum tahu tentunya harus segera di buat peraturan daerahnya, dan aturan pelaksanaannya, artinya digunakan itukan <i>earmarking</i> diprioritasskan unuk sektor pajak bersangkutan,yang mana duluan ni. Misalnya di daerah, kan untuk jalan PKB (Pajak Kendaraan Bermotor) kaitannya dengan <i>traffic light</i> , jalannya sendiri, tempat untuk halte ya, kemudian apalagi <i>zebra cross</i> ya. Nah tentunya ini harus dilihat, di kawal, harus cerdas, daerah itu untuk mana yang dipriotaskan. Misalnya kalau di Jakarta yang paling urgent adalah <i>traffic light</i> nih, bikin macet ini. Kalau <i>traffic light</i> -nya sering mati misalnya kemudian perlu ada nomer atau segala macem 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 <i>traffic light</i> apa sih, seperti yang nomer-nomer itu segala juga apa sih. Artinya tidak berlebihan, tidak dijadikan itu sebagai alat pemborosan. Tetapi untuk yang 10% tetap saja itu. Sementara kan begitu. Kalau saya tidak mengatakan begitu, kalau saya bergantung kepada kebutuhan. Tidak bisa dinyatakan begitu. Tetapi karena khawatir dijadikan ladang korupsi, ladang yang tidak bermanfaat maka <i>political will</i> menyatakan sebesar 10%.
<b>P:</b>	Jadi apabila semua sudah bagus jalannya tetap yang 10% bisa di jadikan cadangan ya Pak?
<b>N:</b>	Tidak ada yang bagus itu, karena ini kan untuk itu, ya dibuat apa tempat duduk seperti di Luar Negri namanya jalan itu ada special untuk jalan kaki, ada jalan sepeda, ada jalan mobil, ya begitulah tertib sekali.



## Lampiran 5

**Transkrip Wawancara dengan Dr. Hasan Rachmany, MA.**

**Akademisi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia**

**Tempat : Sekolah Tinggi Perpajakan Indonesia - Ruang Kerja Bapak Hasan Rachmani**

**Waktu : 9 Juni 2010, Pukul 10.45 – 11.10**

<b>P:</b>	Menurut bapak latar belakang diterapkan konsep <i>earmarking</i> atas pajak kendaraan bermotor apa Pak?
<b>N:</b>	<p>Ya itu konsep <i>earmarking</i> itu sebenarnya kan sesuatu yang apa istilahnya terlalu kakukan, terlalu kaku pengaturan undang-undang harusnya kan tidak sedetil itu tapi inikan semua dimasukkan diundang-undang kalau pertanyaan kamu apa yang muncul konsep itu barang kali karena pengalaman-pengalaman selama ini apa yang di harapkan dari hasil pajak itu ndak pernah sesuai dengan harapan gitu. Misalnya pada saat bicara pajak kendaraan bermotor itu yang paling terbebani umumnya ibukota provinsi yakan karena ibukota provinsi itu bertumpuk semua jenis kendaraan dipastikan dimana-mana pasti disitu lebih banyak mereka berpendapat yang paling terbebani dengan banyaknya kendaraan itu pasti kota itu gitu. Oleh karena itu mereka mengharapkan pembahagian terbesar ya untuk kota itu yakan, itu suatu persoalan. Tetapi itu tidak bisa kejadian kenapa karena semua orang yakin kendaraan itu kan tidak diam kendaraan di Jakarta banyak tapi dia jalannya kemana dia maukan kan bisa dia cuma alamat di Jakarta sehari-hari beroperasi di Bekasi, sehari beroperasi di Tangerang. Jadi dengan konsep seperti itu tidak bisa mengikuti alur pikir wah dimana kendaraan terdaftar wah pajak itu harus kembali kesitu. Jadi sebagai solusi untuk itu maka pajak itu pun tidak boleh ada di kabupaten atau kota gitu, makanya lahir konsep itu apa kalau gitu ini harus ditangani provinsi. Tidak ada justifikasi lain kenapa itu ada di provinsi yakan padahal itu harusnya pajak kabupaten atau kota. Alasan pembenaran kenapa harus ditangani provinsi sesudah itu muncul wah karena itu lintas wilayah karena itu adalah dia beroperasi lintas wilayah, lintas kabupaten, lintas kota, lintas provinsi oleh karena itu harus ditangani provinsi. Kemudian saya lagi mempertanyakan pada awal-awal dulu kalau begitu lintas wilayah, lintas provinsi sebaiknya ditangani pusat saja. Itukan bukan hanya lintas kabupaten kota maka lintas provinsi, Jakarta malah dipakai di Medan, Jakarta malah dipakai di Sursbaya, tapi akhirnya sampai kepada kesimpulan itu harus ada di provinsi. Sesudah ada di provinsi langsung disitu sudah ada <i>earmarking</i> juga sudah muncul <i>earmarking</i> bukan hanya sekarang diundang-undang No.28 ditahun 2009 itu <i>earmarking</i> itu sudah muncul dari dulu hanya dulu barang kali dalam bentuk pembahagian hasil. Pembahagian hasil itu sudah ditetapkan selain itu provinsi dapat sekian, kabupaten, kota, dimana kendaraan bermotor dapat dan daerah lain juga dapat konsep seperti itu berproses tidak sekaligus lahir. Sehingga sampai saat sekarang itu pembagian yang dulu dikatakan kabupaten kota dimana akan terima lebih banyak hasil penerimaan PKB dimana dia terdaftar harus</p>

	<p>terima lebih banyak, itu sampai disitu pengaturan dulu tidak muncul sampai persentase. Jadi muncul persentase itu sesudah melihat pengalaman-pengalaman yang lama tidak berjalan sebagai mana diharapkan maka sampai muncul konsep persentase muncul diundang-undang yang sekarang. Sekarang sampai sekian persen untuk kabupaten, sekian persen untuk provinsi pemikirannya kenapa ada yang tanya karena pengalaman-pengalaman yang telah ada apa yang direncanakan itu tidak pernah dilaksanakan dalam implementasi gitu. Maka pengaturan sekarang sekaligus saja dikasih <i>earmarking</i> itu yang terbukti lagi yang paling jelas itu pada saat lahirnya pajak rokok pajak rokok itu langsung ditunjukkan tapi memang masih ada disana yang perlu diatur lebih lanjut apakah yang dimaksud dengan program-program yang terkait dengan bahaya merokok itu tidak ada diundang-undang.</p>
<b>P:</b>	<p>Kalau yang tadi bapak bilang itu dengan konsep <i>earmarking</i> ini terlalu kaku itu seperti apa pak bisa dijabarkan Pak?</p>
<b>N:</b>	<p>Sudah sudah filosofinya undang-undang, undang-undang itu tidak mengatur sampai detil engga bagus undang-undang prosesnya kan memakan waktu makan tenaga, banyak yang terlibat setiap undang-undang dibuat itu kan mulai dari naskah akademik, penelitian akademik, sampai pada proses penelitian lebih lanjut oleh pemerintah kemudian baru dibahas dengan DPR pada saat pembahasan di DPR itu kan makan waktu bahkan ada yang bertahun-tahun dan melibatkan semua pihak banyak yang dipanggil. 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 di ketentuan 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. Paling gampang diliat aja begini ada <i>earmarking</i> sekarang ditentukan, 50 atau sekian puluh persen penerimaan dari PKB itu harus digunakan untuk prasarana jalan misalnya. Pada kesempatan yang lain perkembangan kota bisa berubah semua jalan sudah ok semua jalan sudah bagus, disitu dibutuhkan misalnya jenis fasilitas baru transport baru yang berkembang misalnya dibutuhkan monorel yakan dan lain lagi ceritanya. Padahal bisa dipakai dengan biaya itu tapi karna bisa menyatakan untuk ini digunakan sebesar-besarnya untuk perasarana jalan raya. Nah itu contoh yang paling gampang tapi bukan hanya itu banyak contoh lain jadi tidak seharusnya didalam undang-undang itu mengatur hal-hal yang detil gitu.</p>
<b>P:</b>	<p>Yang harus dipersiapkan Pemerinrah Daerah dalam menghadapi <i>earmarking tax</i> ini pak</p>
<b>N:</b>	<p>Oh tidak pasti setiap <i>earmarking</i> itu sesuatu yang harus disepakati kenapa disepakati misalnya didalam <i>earmarking</i> itu menyatakan 20% dari hasil penerimaan PKB di kota DKI itu harus digunakan untuk kepentingan prasarana infrastruktur jalan. Begitu bicara infastruktur jalan semua yang terlibat dipengaturan terkait kendaraan terkait prasarana jalan termasuk itukan harus diajak sejak awal gitu. Apakah yang dimaksud dengan <i>earmarking</i> dana ini untuk kepentingan jalan semata atau juga termasuk untuk pendukungnya. Misalnya lebih penting untuk, kepentingan penunjuk</p>

	<p>jalan, untuk kepentingan pengamanan banjir, untuk kepentingan drynase dari pada kepentingan jalan itu sendiri. Jadi dengan bahasa lain semua pihak yang terkait yang bertanggung jawab untuk mempersiapkan infrastruktur dan sarannya harus ikut mulai dari awal perubahan. Itu yang harus mereka persiapkan kenapa karena ini adalah perintah undang-undang, bukan sesuatu yang diatur menurut ketentuan-ketentuan yang selama ini misalnya dengan keputusan Gubernur, dan keputusan Wali kota, atau keputusan yang lebih tinggi, keputusan Menteri Dalam Negeri , atau lebih tinggi lagi keputusan yang diatur dengan peraturan pemerintah.</p>
<b>P:</b>	<p>Apa yang menjadi penghambat dan pendukung diterapkannya konsep <i>earmarking</i> Pak?</p>
<b>N:</b>	<p>Implementasinya penerapan yang paling utama adalah persepsi, persepsi dari semua pihak yang ikut bertanggung jawab dibidang itu harus disamakan begitu, tidak dipersepsikan sama oleh mereka itu akan menjadi penghambat. Itu akan menghambat tidak akan tercapai tapi begitu persepsi mereka itu juga yang terkait itu sama itu jadi pendukung. Contoh yang paling gampang tadi sepakat engga mereka-mereka itu bahwa apayang dirumuskan di <i>earmarking</i> itu sudah diterjemahkan terhadap ini. Begitu mereka sepakat ya sudah alokasinya dibuat seperti itu, itu yang pertama. Yang kedua saya kira tidak kalah pentingnya peraturan yang harus dibuat untuk mem <i>back up</i> itu juga harus melibatkan pihak pengambil keputusan, contohnya DPRD, mereka juga harus diajak serta. Kenapa karena itu antara tindak lanjut dari pada undang-undangdimana kita tau begitu terlibat pihak-pihak yang seperti itu yang sudah bilang tidak cukup tidak bisa cepat apa istilahnya <i>overtime</i> makan waktu dan itu juga engga menyatakan bahwa keterlibatan DPR dan DPRD tapi hampir dapat dipastikan setiap program atau sesuatu yang harus mintakkan mereka itu tidak ada istilah secepat birokrasi mengambil keputusan itu aja.</p>
<b>P:</b>	<p>Kalau bisa diundang-undang itukan besaran minimal 10% dari Pajak Kendaraan Bermotor menurut Bapak apakah besaran itu sudah cukup memadai?</p>
<b>N:</b>	<p>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 besarannya itu tidak akan jadi masalah karena disitu tindakan minimal</p>
<b>P:</b>	<p>Menurut Bapak apakah kaitan <i>earmarking</i> ini jika diliat dari kerangka otonomi daerah?</p>
<b>N:</b>	<p>Itu sudah mendukung sudah sejalan jadi konsep <i>earmarking</i> itu sebenarnya kalau bicara jujur tanpa ketentuan <i>earmarking</i> pun itu sudah bisa jalan,</p>

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 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 kalau itu untuk jalan fungsi otonomi daerah dengan sebenarnya konsep *earmarking* itu suatu ya berlebihan tetapi karena memang pengalaman yang ada itu belum berjalan dan yang menyamakan persepsi itu bukan barang mahal maka sampai pada kesimpulan di undang-undang pun lahir yang begitu gitu itu tidak umum itu sebenarnya paling ada kalau digaris besar misalnya setiap pungutan atas pajak lingkungan atau pajak polusi atau pajak rokok maka hasil penerimaannya harus diarahkan untuk mengatasi problem yang muncul karena gara-gara merokok gara-gara asap industriya seperti itu cara pengaturannya jadi tidak perlu sampai mengatur sekian persen itu semua sudah ada sudah berjalan.



## Lampiran 6

**Transkrip Wawancara dengan Dr. Machfud Sidik, M.Sc**

**Akademisi Universitas Indonesia**

**Tmpat : Gedung DPD Komplek DPR RI Jakarta**

**Waktu : Senin, 25 Mei 2010, Pukul 17.15 – 17.30**

<b>P:</b>	menurut Bapak yang melatarbelakangi diterapkannya konsep <i>earmarking tax</i> atas PKB?
<b>N:</b>	<i>Earmarking</i> gimana maksudnya? Apa ada di dalam aturan itu harus dipakai untuk perbaikan jalan sekian, apa ada?
<b>P:</b>	Ya ada pak 10%
<b>N:</b>	Kemudian ada sumber penerimaan yang signifikan. Tapi <i>earmark</i> itu ada mengandung kelemahan. Kelemahannya adalah kalau dana yang berasal dari objek itu terlalu tinggi kalau di <i>earmark</i> -kan dan kebutuhan <i>earmark</i> -nya itu lebih kecil. Maka akan terjadi <i>excessive</i> , terjadi inefisiensi ya kan. 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. Itu menjadikan maximum benefit pada masyarakat. Tetapi dengan <i>earmark</i> yang 10% itu secara <i>intuition</i> itu masih <i>acceptable</i> . 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. Jadi disini suatu kebijakan yang menurut saya masih <i>acceptable</i> karena yang di <i>earmark</i> itu sebagian. Apalagi hanya 10%. Jadi itu ada justifikasinya <i>earmark</i> itu.
<b>P:</b>	Menurut Bapak apa yang harus dipersiapkan oleh Pemerintah Daerah itu terkait dengan penerapan konsep <i>earmarking</i> itu sendiri?
<b>N:</b>	Yang dipersiapkan itu adalah sebenarnya bukan hanya Pemerintah Daerah saja juga DPRD-nya. DPRD lebih cerdas untuk meneliti menjadi <i>balancing power</i> 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 DPRD-nya sangat penting. Untuk optimalisasi penggunaan dana yang <i>earmark</i> itu.
<b>P:</b>	Apa saja yang dapat menjadi faktor penghambat maupun pendukung <i>earmarking tax</i> ini Pak?

<b>N:</b>	Penghambatnya adalah itu tadi kalau terjadi <i>mismatch</i> . 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. Jadi disini kalau sudah terlanjur 10% itu kan Undang-undang gak bisa diubah. Ya mungkin Undang-undangnya diubah. Tapi secara intuisi kembali lagi menurut saya 10% itu masih dalam batas-batas yang masih ini lah yang <i>acceptable</i> . Memang itu kebutuhan dari kendaraan bermotor itu di dalam rangka <i>get benefit</i> ke pemiliknya itu ya memadai lah. Jadi ada insentif bagi pemilik kendaraan bermotor untuk membayar karena kembali lagi ke pemilik kendaraan bermotor ya kan. Dia mendapat pelayanan yang lebih baik kan. Nah masalahnya adalah sebenarnya penentuan persentase itu kurang baik. Kurang baiknya itu adalah kalau terjadi <i>mismatch</i> itu iya kan. Dan lagi 10% itu kan <i>rule of tab</i> . Kenapa 10%, tidak 15% tidak 5%, tidak 20% ya kan. Tapi itu hanya <i>intuition</i> saja yang menurut saya itu masih bisa diterima lah dengan proyeksi kebutuhan pemeliharaan jalan itu dari waktu ke waktu itu kan harus ada kan.
<b>P:</b>	Pak <i>earmarking tax</i> ini kan seolah-olah sektor tersebut mendapatkan kontraprestasi secara langsung. Bagaimana menurut bapak?
<b>N:</b>	Nah kan ada yang namanya <i>ability to pay</i> dan <i>benefit principle</i> kan. Jadi itu ya oke-oke aja. Tapi secara empiris, dan <i>text book public finance</i> yang modern <i>earmark</i> itu ditinggalkan. Ya lebih baik memakai <i>general revenue</i> tok. Itu juga nanti akan dialokasikan untuk kepentingan sektor itu untuk pengguna jalan ya kan. Ke pemakai kendaraan bermotor itu. Ya itu menunjukkan <i>willingness</i> ya pemerintah untuk memperhatikan “ <i>we pay the tax and we get the benefit</i> ” nah kan gitu, nah itu <i>benefit principle</i> kan. Itu kombinasi antara <i>benefit principle</i> dengan <i>ability to pay</i> itu ada disini. <i>Ability to pay</i> apa ya pemilik kendaraan bermotor itu kan rata-rata orang yang punya duit, yang punya status ekonomi yang kuat kan. Ya tidaklah <i>fair</i> kalau duitnya hanya untuk mereka-mereka aja misalnya harus ditransfer ke sektor yang lain. Jadi itu <i>hybrid policy</i> yang masih bisa diterima.
<b>P:</b>	Harapan bapak atas diterapkannya konsep <i>earmarking</i> ini Pak?
<b>N:</b>	Harapannya adalah satu <i>governance</i> ya, pengelolaan dari dana itu sendiri dari segi pajak. Kemudian penggunaan dana itu harus jelas untuk sektor perbaikan jalan sehingga itu memberikan insentif wajib pajak menjadi semakin patuh.

## Lampiran 7

### Transkrip Wawancara dengan Bapak Titto Taufik

Staff Profesional Sub Bidang Pendapatan

Badan Pengelola Keuangan Daerah DKI Jakarta.

Tempat : Gedung Balai Kota, Badan Pengelola Keuangan Daerah Lt. 13

Waktu : Selasa, 18 Mei 2010, Pukul 11.00-11.30

<b>P:</b>	Bagaimana mekanisme APBD terkait dengan penerapan konsep earmarking tax atas PKB? (seperti perkiraan perencanaannya Pak?)
<b>N:</b>	Nih PKB dari tahun 2008 rekananya kita sekian yang realisasi sekian ini berarti melebihi target 102% lebih dari 100%. Ditahun 2009 rencana kita sekian realisasi sekian mencapai target. PKB selalu mencapai target ya terus tahun 2010 sampai dengan bulan mei itu untuk triwulan 1 sudah mencapai 28% untuk bulan mei. Lihat saja angka disini ini perbandingnya tahun 2008-2009-2010
<b>P:</b>	Bagaimana mekanisme kalau di APBD jadi antara pemasukan dan pengeluaran yang 10%?
<b>N:</b>	Jadi begini didalam format di APBD tidak kelihatan peruntukan untuk 10% untuk jalan tidak kelihatan. Tetapi ya menyebar peruntukan untuk kemana-mana karena dengan sistem alokasi dengan sepuluh jenis pajak daerah. Sebagaimana belum termasuk PBB sebagaimana diamanatkan Undang-Undang No. 28 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Dimana Pajak Bumi dan Bangunan dan Pajak Rokok sudah masuk ke daerah itu tergambar secara utuh tidak perjenis pajak penggunaannya. Oh PKB 10% digunakan untuk jalan itu tidak seperti itu, tidak tergambar potretnya tidak kelihatan disitu global nya saja
<b>P:</b>	Tapi diundang-undangnya mengharuskan seperti itu Pak?
<b>N:</b>	Ya diundang-undang mengharuskan seperti itu. Sekarang bagaimana kita bisa menggambarkan didalam struktur APBD bahwa 10% tadi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor akan kita alokasikan perbaikan jalan itu tidak kelihatan.
<b>P:</b>	Lalu terlihatnya dimana Pak?
<b>N:</b>	Terlihatnya di dalam APBD itu engga kelihatan secara utuh. Oh ini 10% dari Pajak Kendaraan Bermotor itu engga kelihatan yang namanya pajak inikan dari beberapa jenis ya. PKB inilah penerimaan kita, penerimaa kita ini kan terdiri dari pajak daerah, retribusi daerah dan dana perimbangan. Ya dana perimbangan tetap pendapatan asli yang sah menurut aturan undang-undang. Jadi semua penerimaan ini adanya disisi sebelah kiri, terus pengeluaran adanya disisi sebelah kanan. Itu engga kelihatan kalau PKB 10% khusus untuk jalan itu engga ada. Enggak begitu karena unsur APBD formatnya tidak seperti itu.
<b>P:</b>	Berarti yang 10% itu memang tidak kelihatan ya Pak?
<b>N:</b>	Jadi gini kalau saya melihat mungkin dari APBN mungkin bisa tapi kalau APBD engga bisa. Kalau khusus PKB 10% untuk perbaikan jalan engga bisa. Contoh tingkat produktivitas kendaraan dikaitkan dengan orang

	<p>membayar Pajak Kendaraan Bermotor dengan tingkat kemajuan dan pembangunan jalan itu nggakimbang. Buktinya ditahun 2010 tidak ada jalan satu meterpun yang dibangun oleh Pemda DKI. Kendaraan tiap tahun nambah ya kan, tetapi jalanan semeterpun engga ada yang dibangun, gimana nggak jalan enggak stuck begini jadinya nanti. Kalau memang itu bisa berjalan saya yakin walaupun tidak 100%, tingkat kemacetan tidak separah ini. Kalau memang jumlah jalan banyak yang dibangun, artinya bukan jalan baru saja tetapi seperti kayak Flyover, kayak underpass gitu. Memang ada rencana beberapa titik di Jakarta yang akan dibangun tetapi kan tidak memperluas lokasi, hanya meningkatkan lokasi yang sudah ada memaksimalkan tempat yang sudah ada</p>
<b>P:</b>	Jadi kalau yang untuk yang 10% ini belum mungkin ya Pak?
<b>N:</b>	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.
<b>P:</b>	Gambaran sekarang ini APBD sistemnya bagaimana Pak?
<b>N:</b>	Ya jadi pengeluaran-pengeluaran APBD sekarangkan 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. Contohnya begini, badan pengelola keuangan daerah di dalam satu tahun anggaran dia butuh dana 10 rupiah, ternyata diberi pagu anggaran 5 rupiah nah dengan 5 rupiah itulah dia harus berjalan untuk satu tahun anggaran. Dengan mengurangi kegiatan atau kegiatan tidak dikurangi tetapi nominalnya dikurangi, dengan memangkas kegiatan atau memangkas nominal.
<b>P:</b>	Dalam penyusunan APBD itu tetap ada pengusulan-pengusulan ya Pak?
<b>N:</b>	Oh harus, harus ada di dalam bagian renbang itu harus ada, dan tiap unit mengajukan kegiatan sesuai paparan kegiatan apasih yang dibutuhkan.
<b>P:</b>	Itu nanti tetap ada dalam proses APBD ya Pak?
<b>N:</b>	Oh ya 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. Program itu harus dilaksanakan contoh banjir kanal timur itu harus itu.
<b>P:</b>	Kalau untuk pengeluaran itu ada juga ya Pak, untuk yang realisasinya?
<b>N:</b>	Realisasinya yang jadi penerimaannya ya yang penerimaan dari pajak. Tapi realisasi daripada belanja juga ada tapi tidak di saya, adanya dibagian anggaran. Jadi gini realisasi sih bisa berdsarkan SPD (Surat Penyediaan Dana). Tetapi juga realisasi berdasarkan SP2D (Surat Perintah Penyediaan Dana) itu riil uang yang keluar yang diterima oleh SKPD. Sebenarnya kalau realisasi riil ya SP2D. Pengeluaran riil dimana uang itu keluar pindah dari rekening 1571 (rekening induk) masuk ke dalam rekening SKPD pindah pemindah bukuan ke rekening SKPD.
<b>P:</b>	Jadi kalau waktu itu rekening SKPD itu misalkan di dinas pekerjaan umum,

	itu hanya punya 1 rekening ya Pak?
<b>N:</b>	Iya 1 rekening
<b>P:</b>	Kalau untuk Dinas Pelayanan Pajak juga 1 rekening?
<b>N:</b>	Ini ini dia engga punya rekening ini masuk langsung kekas daerah langsung kas daerah (1571) rekening penerimaan. Semua masuk kedalam pot, pot besar namanya direkening 1571. Semuanya masuk nih penerimaan ini masuk 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.
<b>P:</b>	Jadi keluar masuk dari pot besar ya Pak?
<b>N:</b>	Ya ibaratnya masuk kantong kanan, kantong ini penerimaan semua masuk sini. Sekarang mau dipakai pindahkan aja ke sini, disini terdiri dari kotak-kotak SKPD-SKPD dari mulai PU, parawisata semua ada disini disini ada rekening masing-masing. Sesuai dengan permintaan minta lima rupiah, masuk rekening PU.
<b>P:</b>	Tapi kalau untuk penerimaan jadi satu ya Pak?
<b>N:</b>	Jadi satu
<b>P:</b>	Kalau untuk pengawasannya Pak?
<b>N:</b>	Aa pengawasannya dari inspektorat. Pengawasan dilakukan per tiga bulan atau sewaktu-waktu (periodik) atau pengawasan langsung dari atasan langsung yang setiap bulan pembukuan itu harus ditutup.
<b>P:</b>	Kalau sistem pembagian dana ke SKPD itu per periode atau apa Pak?
<b>N:</b>	Oh engga jadi engga per periode. Begini SPD terbit secara otomatis tanpa diminta pun dia terbit. Itu keliatan kegiatan kita di PU, atau kegiatan surat menyurat itu adanya di bulan berapasih, misalkan di bulan tiga otomatis terbit itu SPD di bulan tiga. Dari sana otomatis dia mengajukan total biaya bahwa pekerjaan itu akan dilaksanakan.
<b>P:</b>	Jadi diajukan dulu gitu sampai dananya itu maksimal ya Pak tidak langsung diberikan semuanya?
<b>N:</b>	Jadi gini inikan per triwulan yah kan empat triwulan satu-dua-tiga-empat ya triwulan empat. Misalnya dia merencanakan untuk kebutuhannya 100 juta dalam satu tahun. Disini dianggarkan ni dua puluh lima, setiap triwulannya. Jadi per tiga bulan keluarnya dua puluh lima. Atau dia bilang dibulan satu belum ada kegiatan apa-apa gini ajalah dimasukkan di triwulan dua jadi lima puluh, triwulan 3 dan 4 tetap 25 kan jadi 100 juta.
<b>P:</b>	Team penyusun APBD itu siapa aja Pak?
<b>N:</b>	Team terdiri dari BPKD, Inspektorat, Bappeda.
<b>P:</b>	Kalau dalam BPKD sendiri biasanya terdiri dari bagian apa Pak?
<b>N:</b>	Oh gabungan bidang pendapatan, bidang anggaran, bidang perbendaharaan.
<b>P:</b>	Kalau bidang perbendaharaan itu fungsinya apa Pak?
<b>N:</b>	Perbendaharaan itu khususnya apaya. Bidang pendapatan fungsinya ada yah dibidang seperti saya nih, bidang akuntansi ada nih bidang perbendaharaan, bidang perbendaharaan dan kas darah merupakan unit kerja lini BPKD dalam melaksanakan tugas keperbendaharaan dan kas. Bidang

	keperbendaharaan dan kas dipimpin oleh.. dan gini aja deh untuk melaksanakan tugas dibidang perbendaharaan monitoring atau pelaksanaan penerimaan atau APBD oleh bank dan atau lembaga keuangan lainnya yang ditunjuk. Baik penerimaan dan pencatatan pembukuan penyetoran pendapatan daerah ini masuk semua dicatat sama dia.
<b>P:</b>	Jadi kayak sistem administrasinya ya Pak?
<b>N:</b>	Ya betul pembayaran tagihan belanja berdasarkan permintaan pejabat pengguna anggaran atau beban rekening kas umum daerah dengan penerbitan dan pengesahan surat perintah pencairan dana itu SP2D yang tadi itu. Dan dengan penerbitan SP2D otomatis dia masuk rekening satu itu PU, PU itu salah satu SKPD. Kita itu kan punya 720 SKPD, PU salah satunya.



## Lampiran 8

**Transkrip Wawancara dengan Bapak Soebagio, M. Si**

**Ka. Sie Perencanaan dan Potensi Pajak Daerah, Dinas Pelayanan Pajak DKI Jakarta**

**Tempat : Dinas Pelayanan Pajak Lt. 12, Ruang Kerja Bapak Soebagio**

**Waktu : Senin 31 Mei 2010, Pukul 10.45 – 11.10**

<b>P:</b>	Menurut Bapak apa yang menjadi latar belakang dipungutnya Pajak Kendaraan Bermotor khususnya di DKI Jakarta ?
<b>N:</b>	<p>Jadi kalau pajak itu kan ada dua yang satu sifatnya regulasi yakni 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. Jaman-jaman dulu besaran pajak itu ditentukan oleh besarnya CC, dan tahun pembuatan. itu dirasa kurang adil. Kenapa kurang adil karena orang yang seharusnya mampu membayar lebih ternyata engga. kalau dulu misalnya ada kijang yang 1500 CC harganya 40 juta dan kemudian ada mobil satu lagi dengan CC nya yang sama harganya 100 juta ternyata bayar pajaknya sama. Nah untuk memenuhi asas keadilan ya kalau dipajakkan juga asas keadilan asas kemampuan dan asas manfaat. Dan karena itu dipungut berdasarkan harga pasaran. Jadi dari harga pasaran umum itu kalau dia dijual isi <i>on the road</i> itu NJKB nya 78,5% dari HPU. Kalau dia dijualnya kosong <i>off the road</i>, kosong artinya engga ada surat ya STNK sama BPKB nya diurus belakangan itu dikalikan 0,9 atau 90%. Nah 78,5% itu ya pengurangan berarti pengurangannya 21,5% itu rinciannya 10% BBNKB, 1,5% PKB kemudian 10% lagi keuntungan perusahaan. Harusnya engga boleh keuntungan perusahaan karena keuntungan kita disitu didalamnya ada kaya biaya promosi dan macam-macam itu engga boleh dibebankan pajak. Tapi karena ini kesepakatan nasional kita ikut apa kata nasional. Atas pengeluaran yang 90% berartikan pengurangan yang 10% yang 10% itu keuntungan kita itu karena diakan engga ngurus STNK sama engga ngurus BPKB kan STNK pajaknya 1,5%, BBN pajaknya 10% itu sejarahnya untuk regulasi. Kalau Bugeting memang untuk DKI ini engga ada sumber daya alam ya kan kita engga punya Gas, Pertanian engga punya, kehutanan engga punya, tambang engga punya. Nah salah satunya dari Pajak. DKI ini dibangun oleh pajak. Nah untuk Pajak Kendaraan Bermotor dan BBNKB itu kontribusi terhadap PAD sekitar 60% yah masih sangat dominan. Itu sejarah singkatnya kenapa dipungut itu pertama regulasi kedua Bugeting. Kalau dulu bugeting sekarang ini regulasi. Artinya kita harus bisa meredam jumlah kendaraan yang engga karuan-karuan itu. Tahun-tahun 1990-an saya berangkat dari rumah bisa jam tujuh sekarang engga bisa lagi. Saya berangkat jam setengah enam. dulu jarak tempuh saya dari sekitar 25 KM bisa ditempuh 40 menit sekarang engga bisa paling enggak 2 jam setengah itu normal kalau macet-macet bisa 3 jam setengah. Itulah perlunya regulasi itu. nah terus kembali ke awal pajak itu kan dari HPU ya nanti didapat angka-angka NJKB (nilai jual kendaraan bermotor). NJKB itu dikeluarkan</p>

	<p>oleh Mendagri dan ditinjau setiap setahun sekali. Sekarang untuk tahun 2010 ini berlaku Per Mendagri No. 25 tahun 2010. Ini juga permendagri engga turun dari langit, ya ini melalui tahapan melalui proses, prosesnya adalah melalui Raperta Dinas pendapatan daerah seluruh provinsi di Indonesia, masing-masing daerah membawa harga pasaran umum membawa data. Untuk DKI data itu diperoleh dari majalah langganan majalah dan pemutihan dari transkrip ATPN dan dari sumber yang lain sumber yang lain itu misal leter P kalau diATPN engga ada di majalah engga ada biasanya ini untuk CBU yang <i>Build up</i>. Kita harus ke apa namanya Importir-importir umum, kita harus survey kesana. kemudian kita bawa rapat ditingkat nasional nah ditingkat nasional itu bahas dan didapatkan angka. Masing-masing daerah punya angka sendiri-sendiri mbak. kemungkinan HPU disini dengan HPU ditempat lain berbeda. kenapa berbeda?</p>
<b>P:</b>	Karena faktor ekonomi disetiap daerah itu pasti berbeda-beda.
<b>N:</b>	<p>Ya disamping itu juga karena untuk pusatnya pabrikannya ada di Jakarta kan, kebanyakan untuk ke daerahkan perlu ongkos transportasi sampai ke Manado. Makanya itu yang membuat harga di DKI dengan harga ditempat lain tidak sama. Biasanya harga diluar lebih mahal. Nah tentunya harga disini lebih mahal lebih murah harga disana lebih mahal, itu ada segi negatifnya. Kalau disini harga murah berarti pajaknya juga murah kalau disana harganya tinggi pasti pajaknya juga tinggi. ini yang kadang-kadang didalam bahasan rapat menjadi pembahasan yang agak alot karena masing-masing daerah ternyata pendapatan PKB dan BBNKB itu dominan lain sekali. Hampir rata-rata sangat dominan, kecuali di Kalimantan karena banyak tambang ya dan pendapatan bisa dari sana. Kalau engga daerah-daerah yang lain yaitu kendaraan bermotor. Kalau diambil dari angka DKI harga DKI rendah didaerah Jawa Timur lebih tinggi mereka rugi. Kok NJKB nya rendah ditempat saya tinggi harusnya saya mendapatkan sekian gitu. Sebaliknya di DKI gitu harga di DKI rendah kenapa ditetapkan pajak seperti di Jawa Timur yang tinggi, nanti masyarakatnya coumplane. Pak harga jual mobil saya cuma segini kok pajaknya tinggi. Nah untuk mengatasi itu semua harga-harga ini dikumpulin mbak dari DKI, Jawa timur, sampai ke paling jauh sampai ke Irian. dikumpulin kemudian dapat harga dibagi rata. Gitu jadi harga yang disini adalah harga rata-rata HPU dari seluruh provinsi. Nah kemudian dari sini untuk masing-masing daerah diberlakukan oleh Gubernur melalui peraturan Gubernur peraturan gubernur ini kita masih ditahun 2009. Untuk tahun 2010 nya ya mungkin bulan-bulan inilah bulan juni ini akan diberlakukan ini semua sudah kita masukkan gitu.</p>
<b>P:</b>	Besaran <i>earmarking tax</i> atas pajak kendaraan bermotor kan 10% Pak jadi 10% dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor minimal dialokasikan untuk sektor transportasi dan pemeliharaan struktur jalan. Menurut bapak besaran 10% itu untuk kota Jakarta sudah cukup atau masih kurang itu Pak?
<b>N:</b>	Dengan angka 10% sebenarnya masih agak kurang, karena masyarakat menuntutnya banyak. jalan berlubang sedikit aja sudah teriak-teriakkan belum lagi nanti kalau misalkan terjadi kecelakaan yang menimbulkan kerugian yang sangat besar, belum lagi nanti masyarakat mintak

	transportasi massal yang nyaman dan aman itu semua kan untuk jalan. Saya rasa 10% juga kurang .
<b>P:</b>	Idealnya kalau untuk kondisi jakarta yang saat ini Pak?
<b>N:</b>	Idealnya untuk kondisi DKI jakarta yah sekitar 50% lah harus dialokasikan dari penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor ini. Cuma masalahnya karena anggaran di Jakarta ini cukup demikian besar dan penerimaan paling besar ada di PKB ya kita harus sisihkan juga untuk hal-hal yang lain, misalnya untuk kesehatan itu kan engga bisa kita abaikan, untuk pendidikan juga sangat penting itu juga engga bisa diabaikan. Saya rasa kalau 10% kurang ya sekitar 50% lah kalau kita mau bagus.
<b>P:</b>	Dalam rangka penerapan <i>earmarking</i> ini yang harus dipersiapkan oleh pemda DKI Pak?
<b>N:</b>	Yang harus dipersiapkan ya yang pertama tentunya kebijakan. Karena kebijakan-kebijakan tuntutan publik ini tanpa solusi yang matang yang bagus itu kurang mendapat respon. Biasanya responnya respon negatif, dalam arti kalau kurang bukan positif kan, yang ada respon negatif. Kenapa ini dilakukan kenapa ini begini kenapa itu begitu selalu begitu apalagi masyarakat sekarang masyarakat kritisi apapun sekecil apapun selalu dikritisi.
<b>P:</b>	Yang dapat menjadi faktor pendukung atau penghambat Pak dialokasikannya penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor ini?
<b>N:</b>	Saya rasa kalau semuanya nanti sudah transparan terutama dari anggota dewan DPRD. Kebijakan publik ini kan lebih banyak dewan yang menentukan disamping eksekutif ya. Dewan juga ikut juga disitu. Jadi faktor pendukungnya saya rasa harus dengan persetujuan DPRD, karena DPRD kan representasi dari rakyat. Kalau penghambatnya kemungkinan itu untuk biaya yang lain itu juga besar, disamping biaya pendidikan biaya kesehatan dan yang engga kurang pentingnya adalah belanja aparatnya besar. Ya nanti kalau belanja aparatnya kurang-kurang juga di khawatirkan kinerjanya akan turun kan kalau kinerja turun nanti tentu akan berpengaruh kepada maaf itu lebih macam kayak kejadian yang dialami.
<b>P:</b>	Kalau selama ini alur penerimaan dari pajak kendaraan bermotor diterima itu untuk bagian-bagian pengeluaran itu bagaimana sih Pak?
<b>N:</b>	Kita ditiap-tiap wilayah kan ada SAMSAT, nah disana tempat pembayaran pajak kendaraan dan bea balik nama. Ditiap-tiap SAMSAT itu ada yang namanya dulu kas daerah sekarang namanya BPKD (badan pengelola keuangan dan aset daerah) disana juga ada bank DKI. Nah dari masyarakat wajib pajak yang bayar itu diterima oleh kasir dalam hal ini BPKD dan kemudian disetor ke bank DKI melalui rekening Pemda bukan rekening pribadi atau rekening apa atas nama rekening Pemda di bank DKI. Di dalam rekening Pemda itu nanti terkumpul baru kemudian dialokasikan untuk masing-masing pos. Itukan cermin di APBD (anggaran penerimaan dan belanja daerah). Jadi engga bisa ini 10% langsung kesana jadi dikumpulkan dalam satu wadah besar yang namanya APBD baru dibagi ke pos-posnya. Jadi nyampur dalam APBD itu dalam APBD itu nanti nyampur ada uang PKB, ada BBN, ada reklame, ada restoran, adalah segala macam. Engga dari PKB langsung kemana jadi engga gitu.
<b>P:</b>	Jadi tetap dalam <i>general</i> sistem ya Pak?

<b>N:</b>	Ya ya. Kalau masalah nanti dianggarkan untuk infrastruktur itu kan masalah teknis aja. Berapasih penerimaan PKB 60 juta ya udah 10% berarti 6 juta untuk biaya perbaikan jalan, untuk biaya pengadaan atau untuk apalah.
<b>P:</b>	Pak apakah pada tahun 1966 penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor itu khusus dialokasikan untuk jalan?
<b>N:</b>	Engga juga dari awal engga juga. Dari awal ya itu untuk pembangunan daerah secara keseluruhan . Enggak khusus untuk paket kendaraan bermotor untuk jalan dari pada hotel restoran untuk apa engga gitu.
<b>P:</b>	Itu pak dengan adanya penerapan konsep seperti ini harapan untuk kedepannya?
<b>N:</b>	Harapan saya itu semua bisa terwujud dengan transparan. 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 <i>traffic light</i> yang engga berfungsi dan segala macam <i>shalter-shalter</i> yang bocor jembatan penyeberangan yang sudah rusak harus dibenerin. Harus setransparan dan itu harus diawasi dengan kita semua. Mudah-mudahan nanti semua dikelola dengan transparan, itulah harapan-harapan dari kita. Itulah harapan kita transparansi dari sisi anggaran, penerimaan maupun pengeluarannya.



## Lampiran 9

**Transkrip Wawancara dengan Bapak Hani Rustan  
Kepala Seksi Asset Pendapatan dan Investasi Daerah  
Direktorat Jendral Bina Administrasi Keuangan Daerah, Departemen Dalam  
Negeri**

**Tempat : Gedung BAKD Lt. 3, Departemen Dalam Negeri, Jakarta**

**Waktu : Senin, 24 Mei 2010, Pukul 11.40 – 12.30**

<b>P:</b>	Menurut Bapak Latar belakang diterapkannya <i>earmarking</i> atas Pajak Kendaraan Bermotor apa?
<b>N:</b>	Latar belakangnya memang pada waktu penyusunan Undang-Undang No. 28 Pemerintah dalam hal ini, Departemen Keuangan ingin mereformulasi kebijakan sektor otomotif. Di reformulasi sektor kebijakan ada beberapa cara. Yang pertama menaikkan tarif, menambah misalkan tadinya ada rencana ERP (dan tetapi batal), termasuk juga menggunakan hasil penerimaan dari pajak ini untuk membiayai sesuai dengan Undang-Undang No. 28 ini adalah untuk meningkatkan sarana dalam jalan dan transportasi umum. Tujuannya itu. Latar belakang, jadi ada reformulasi kebijakan memang kaitan adanya dengan Undang-undang 28. Yang selain itu ini juga ingin menjawab begitu banyak pertanyaan dari masyarakatlah katakannya kami membayar pajak tapi gimana. Dananya akhirnya dialokasikan minimal 10% untuk membiayai 2 (dua) hal itu jalan dan transportasi umum.
<b>P:</b>	Apa yang harus dilakukan oleh Pemerintah Daerah terkait dengan penerapan konsep <i>earmarking</i> ini Pak?
<b>N:</b>	Banyak hal ya, dari sistem ya mereka siapkan, perbaikan dari segi sistem, peraturan daerah itu sendiri, aturannya harus disiapkan, perangkat aturan dan sistem harus dipersiapkan.
<b>P:</b>	Sistem yang dimaksud apa pak?
<b>N:</b>	Sistem disini dilapangan bagaimana <i>me-manage</i> itu dalam kaitan misalnya di SAMSAT, SAMSAT harus mengerti. Bukan berarti pemantau dilapangan. Ya tentu pemeriksaan pemantauan dilakukan tapi kan yang penting peraturan daerahnya sendiri dan peraturan juknisnya, termasuk perangkat sistem yang ada di SAMSAT disesuaikan, karena nanti akan menambah persyaratannya harus ditambah sebab kalau seandainya sudah kendaraan kedua <i>treatment</i> -nya bagaimana di SAMSAT sistemnya. Peraturan-peraturan pelaksanaanya diberikan.
<b>P:</b>	Menurut bapak faktor penghambat dan pendukung dalam penerapan konsep <i>earmarking tax</i> apa?
<b>N:</b>	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 <i>regulerend</i> maupun fungsi budgetairnya. Kalau penghalang saya kira hanya satu saja yang agak repot kitakan belum ada nomor identitas yang jelas artiannya belum ada sistem administrasi kependudukan yang jelas. KTP itu kan anda bisa bikin dimana-mana itu saja agak-agak walaupun dalam undang-undang No. 28

	sudah diprediksi atas dasar nama dan atau alamat yang sama tapi tetap saja kendala disistem administrasi saya kira akan terjadi. Namun kan sesuai undang-undang kependudukan tidak lama lagi akan dilakukan sistem administrasi kependudukan secara nasional saya kira awal-awalnya mungkin akan gimana tapi kebelakang akan berjalan dengan baik di Jakarta.
<b>P:</b>	Sistem APBD di daerah implikasi dari <i>earmarking</i> ini seperti apa Pak?
<b>N:</b>	Saya kira tidak ada implikasi karena di daerah sendiri alokasi untuk pembangunan jalan dan transportasi sudah mencapai 10% (kalau diprovinsi ya). Jadi engga ada masalah.
<b>P:</b>	Dari BAKD sendiri dalam mensosialisasikan kebijakan <i>earmarking</i> ini pak kepada daerah?
<b>N:</b>	Kita sosialisasikan kepada daerah, dari segi aturan sendiri sudah ada. Kita sosialisasikan kepada dinas pendapatan daerah masing-masing. Dalam undang-undang sudah ada aturan <i>earmarking tax</i> silahkan mau dimanfaatkan apa tidak. Tapi itu diwajibkan ya sifatnya jadi mereka rata-rata kita sudah sosialisasikan ya kepada provinsi itu.
<b>P:</b>	Kalau untuk <i>guide line</i> sendiri Pak dalam penyusunan APBD nya itu nanti harus ditetapkan 10% seperti itu ada atau tidak?
<b>N:</b>	Kalau sekarang kan belum kenapa karenakan itu kan harus perda dulu. Saya kira ditahun 2011 juga belum nanti 2012 baru.
<b>P:</b>	Tapi kalau untuk <i>guide line</i> sendiri belum ada ya Pak?
<b>N:</b>	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 <i>earmarking</i> . Dan memang fakta di lapangan lebih dari katakanlah daerah provinsi itu sudah mencapai 10% untuk alokasi untuk jalan dan transportasi kalau digabungkan bisa 30%.
<b>P:</b>	Tetapi apakah dalam APBD itu nanti harus dicantumkan besaran 10% nya Pak?
<b>N:</b>	Oh engga-engga begitu. Itu ada mekanismenya sendiri nanti. Dan sekarang sendiri biayanya sudah 10% rata-rata provinsi DKI bisa ada 10% Jawa Timur lebih dari 10% dalam transportasi dan jalan. Karena memang anggaran terbesar untuk kita sendiri bisa saja menyerap anggaran sangat besar dari PU departemen pekerjaan umum nah itu PU sudah mencapai 10%. Di daerah tanpa kita <i>guide line</i> saja sekarang juga mereka sudah mencapai 10% di daerah.
<b>P:</b>	Tapi nanti disistem APBD-nya itu Pak 10%-nya itu tidak muncul Pak?
<b>N:</b>	Oh engga lagi 10%. Sekarang untuk anggaran pendidikan saja itu 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.
<b>P:</b>	Jadi keliatannya dalam postur APBD-nya Pak?
<b>N:</b>	Keliatan saja kalau kita mau membacanya. 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. Tetap itu polanya dalam hal penyusunan awal saja.
<b>P:</b>	Jadi tidak perlu ada yang dicantumkan ya Pak?
<b>N:</b>	Ya paling dari sisi pada saat penyusunannya saja. Kan begini pada saat dari penyusunan memang diarahkan seperti itu. Jadi 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 keliatan 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.
<b>P:</b>	Kalau ada daerah yang kurang dari 10% Pak?
<b>N:</b>	Tidak masalah. Kalau kemampuannya begitu. Sekarang kan begini mba butuh dikeluarga ada makan, sekolah dan lain-lain belanja mobil. Sudah wajib nih pasti tahun depan direncanakan beli mobil nih satu mobil, tapi kita engga mampu lantas apa kita jadi paksakan beli mobil makan kita kurangi sekolah kita engga bayar kan gitu jadi. Ya jadi tergantung kemampuan juga tapi diamanatkan juga oleh undang-undang yakni minimal 10%. Dan sekali lagi saya sampikan pertanyaan itu engga bermakna kenapa dalam postur APBD sudah mencapai 10% anggaran itu untuk anggaran transpotasi dan terus untuk apa namanya jalan sudah mencapai 10% dananya.
<b>P:</b>	Untuk seluruh provinsi Pak?
<b>N:</b>	Untuk seluruh provinsi saya rasa demikian. Karena besar sekali anggaran PU itu kalau digabungkan dinas lalu lintas sama dinas PU itu sudah 10% anggarannya total anggarannya. Karena mungkin ada sektor-sektornya saja terkait dengan misalnya besaran memang agak- agak repot memang transportasinya takut pemerintah tidak menyediakan angkutan dan sebagainya.
<b>P:</b>	Bisa diceritakan lagi pak tentang <i>earmarking</i> ?
<b>N:</b>	Ini arah baru tapi sebenarnya sih sudah ada. Memang ini hanya untuk memberikan kepastiannya saja. Kepastian untuk mengarahkan. Karena begini kalau kita liat dan dengar dari kepala badan anggaran DPR itu pertumbuhan kendaraan itu lebih tinggi dibandingkan dengan pertumbuhan pembuatan jalan. Oleh karena itu memang diharapkan melalui undang-undang salah satunya bisa disediakan alokasi khusus buat pembangunan dalam jalan dalam skala besar. Jadi sesungguhnya itu yang diinikan kita dengar dimana kegiatan persentasi undang-undang di KEPRI waktu itu pernah menyatakan demikian kepala badan anggaran DPR
<b>P:</b>	Karena itu dimunculkanlah usulan <i>earmarking</i> ini pak?
<b>N:</b>	Oh engga itu latar belakangnya itukan setelah itu saya kan hanya cerita-cerita saja tapikan anda sudah saya jawab dipertama tadi latar belakangnya adalah reformulasi sektor otomotif.

<b>P:</b>	Ini munculkan pertamakali dari departemen keuangan ya Pak?
<b>N:</b>	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 kualiti besar baru nanti dimasak, masakan APBD alasannya untuk ini sekian-ini sekian-untuk sekian. Memang pola sistem kita di Republik Indonesia seperti itu
<b>P:</b>	Kalau dari penganggaran per dinas itu sistem anggarannya seperti apa Pak?
<b>N:</b>	Intinya kita anggaran itu namanya penerimaan masuk seluruh ke kas daerah, setelah dikas daerah nanti masuk dalam kualiti gede. Misalnya baru nanti sesuai penggunaannya berdasarkan APBD. Usulannya kan masing-masing SKPD masuklah SKPD-SKPD oh kami menganggarkan untuk ini, untuk ini, untuk ini sekian. Tapi mungkin dalam kebijakan anggaran ditengah diparuh tahun untuk tahun depan misalkan belum susun kebijakan untuk anggaran nanti oh arahnya itu untuk apa pendidikankah untuk inikah dan sebagainya-dan sebagainya. Nanti disusunlah oleh SKPD masing-masing bagaimana adanya dibagi dulu, diploting dulu baru disusun anggarannya. Adanya seperti itu dan jadi kita pot sistem dulu. Nah dengan adanya <i>earmarking</i> ini nanti mungkin sesungguhnya hanya karena kecuali kalau mereka ingin menambah ya kalau di- <i>earmarking</i> ini dibikin minimal 40% baru akan berubah total. 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% 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.
<b>P:</b>	Pemerintah daerah ada kewajiban untuk menyampaikan kepada masyarakat ya Pak?
<b>N:</b>	Masyarakat tanpa, wajib ini membaca undang-undang saja sudah paham undang-undangnya sudah adakan. Karena kalau dilembagakan undang-undang negara dipandang oleh masyarakat Republik Indonesia ini sudah pada tau kan itu prinsip undang-undang yang peraturan baru
<b>P:</b>	Kalau daerah ingin mengajukan lebih dibandingkan 10% itu bisa Pak?
<b>N:</b>	Oh bisa saja sepanjang mereka mampu dan sesuai kebijakan daerah masing-masing. Silakan saja jangankan untuk menganggarkan nanti menghilangkan anggaran pun bolehkan. Daerahkan banyak wah sekolah gratis, apa gratis kan boleh yang tadinya ada pungutan tiba-tiba dihilangkan karena kebijakan daerah kebijakan kepala daerah silahkan saja sepanjang sesuai aturan kan begitu.
<b>P:</b>	Kalau jadi yang 40% itu merubah struktur maksudnya gimana Pak?
<b>N:</b>	Sayakan hanya berandai-andai saja. Itu tidak masuk dalam konteks. Anda bingung nanti hanya saya ngobrol aja. Yah kalau senadainya bisa dibikin 20% minimal 25% mungkin nanti akan cukup besar. Cuma kemaren pertimbangannya kalau dibikin 20% atau 40% nanti khawatir nanti

	penerimaan dari PKB itu hanya tersedot untuk itu saja. Padahal kepentingan masak pemerintahan untuk melakukan kegiatan pelayanan bukan hanya untuk membangun jalan dan bukan hanya untuk menyatakan transportasi saja, sektor pendidikan perlu dipenuhi sektor kesehatan perlu dipenuhi kan begitukan makanya hanya minimal 10% .
<b>P:</b>	Jadi angka itu ditetapkan karena pertimbangan hal tersebut ?
<b>N:</b>	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 gitukan 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
<b>P:</b>	Tapi 10% itu dirasa sudah cukup Pak untuk digeneralkan ke semua provinsi?
<b>N:</b>	Saya tidak bisa buat berkomentar karena ini kebijakan kalau undang-undang itu kan ada apa namanya kesepakatan politis antara pemerintah sama DPR. Kalau dalam pembahasan demikian untuk pembahasan undang-undang No. 28 dengan DPRRI. Maka dibuat minimal 10% membuka peluang daerah mau 20% boleh, mau 15% boleh mau 30%, boleh silahkan saja tergantung kemampuan tergantung kebijakan dari masing-masing ya kan. Seperti saya mau menghapuskan sekolah bisa saja kalau jadi kepala daerah, tapi konsekuensinya nanti macam biaya sekolah sampai sengaja dihapuskan pemerintah harus menyediakan biaya yang lebih besar untuk menyediakan katakan gaji untuk segala macam dalam persoalan tugas sekolah. Ya ini kan biaya dari pemerintahkan dan tidak ada lagi dan sesungguhnya uang sekolah itu untuk biayai operasionanya dia liat bisa misalkan disana tergantung kemampuannya.
<b>P:</b>	Tergantung kemampuan daerahnya ya Pak?
<b>N:</b>	Liat aja nanti kebijakannya nanti PKB tarifnya kan maksimal-maksimum oh untuk kendaraan dinas 0,1% untuk kendaraan pribadi 0,2% bisa saja konsepnya. kebijakan tapikan konsekuensinya penerimaan juga menjadi terpengaruh. Artinya segala macam kebijakan dimungkinkan artinya kalau kata <i>earmarking</i> mau 15%, mau 20%, mau 30%, mau 50%, mau 100% untuk biaya itu silahkan saja sepanjang itu menjadi kebijakan dan sesuai kemampuan daerah.
<b>P:</b>	Kalau nantinya itu tiap tahunnya itu kan bisa berubah-ubah besaran <i>earmakingnya</i> itu Pak?
<b>N:</b>	Tergantung daerah bisa tetap, bisa berubah, bisa turun tergantung daerah. Jadi terserah daerah nanti. Kalau dulu beban belanja Ini diluar konteks ya beban belanja jalan itu ada tiga kategori ada jalan negara, ada jalan provinsi, ada jalan kabupaten. Kemampuan pemerintah untuk membiayai jalan saya lupa ini berapa menurut kepala badan anggaran DPR Dr. Harry Azhar Azis. Jadi intinya adalah pertumbuhan kendaraan itu dibandingkan dengan pertumbuhan jalan kayaknya bukan ukuran dari situ. Jadi oleh karena itulah diharapkan dengan adanya <i>earmarking tax</i> nanti untuk

menstimulan daerah untuk menyediakan anggaran kaitan dengan masalah jalan untuk provinsi sudah cukup baik kabupaten kota kan belum. Oleh karena itu nanti diharapkan bahwa pertumbuhan kendaraan ini pertumbuhan jalan ini menjadi relatif itu. Tidak hanya menjadi beban pemerintah saja pemerintah pusat. Ya pemerintah daerah juga punya kewajiban. Sudah dilakukan memang, tetapi memang katakanlah karena kebijakan tertentu di daerah dan disediakan dia fokus kemana, yang ini tidak difokuskan, yang ini jadi prioritas, ok tidak jadi prioritas tidak apa-apa. Tapi karena ada undang-undang minimal 10% kan begitu. Ini minimal 10% ini menjamin kepastian bahwa adanya penyediaan katakanlah peningkatan atau perbaikan atau bahkan penyediaan sarana pesarana jalan yang memadai yang baik sama dengan transportasi umum. Kalau itu terjadi akhirnya masyarakat itu merasa bahwa nanti oh saya bayar pajak ya memang digunakan untuk peruntukannya. Kalau sistem kita dulu sejak sampai era undang-undang No. 34 saja tidak ada *earmarking tax* secara definisi. Dan memang ada hanya satu yang mirip-mirip *earmarking tax* yaitu PPJ penerima dari penerangan jalan sebagian dibutuhkan untuk penyediaan sarana penerangan jalan umum. Tapi tidak tegas undang-undang itu undang-undang yang lalu. Undang-undang ini ada tiga hal di-*earmarking tax* ada pajak kendaraan, pajak rokok dan PPJ itu definitif. Kalau PPJ itu sebagian terserah mau berapa persen, mau 90 pun boleh karena sebagian itu bukan berarti 50%-50% kalau rokok jelas-jelas definitif 50% untuk di-*earmarking* minimal kalau pajak kendaraan adalah 10% minimal. Mudah-mudahan nanti dengan adanya *eramarking* masyarakat akan tau oh adanya *follow up* apa namanya dalam kebijakan perpajakan diseluruh daerah. Tadinya itu tidak di-*earmarking* secara jelas itu tidak dinyatakan dengan tegas bahwa penermaan ini untk apa untuk apa 10%. Ini saya kira memadai karena memang kan minimal kuncinya kebijakan daerah 40% sesuai kebijakan dan kemampuan masing-masing, dan fokus kebijakan pada tahun yang bersangkutan. Makanya nanti yang pertanyaan anda bearti setiap tahun bisa berubah pak?, bisa tergantung daerah masing-masing. katakan mereka karena seperti di Padang karena hancur kena gempa fokusnya anggaran tahun 2011 sampai sarana-sarana umum termasuk jalan, jembatan, bangunan-bangunan ya kan. Fokus dari pagu anggaran yang ada katakanlah 100M kebijakan pemerintah 60% fokus kesana, boleh-boleh saja. Karena fokus tapi tahun yang akan datang mungkin untuk jalan hanya khususan saja silahkan saja karena sudah bagus jalannya, kalau sudah bagus jalannya apakah harus diperluas diperbaharui terus kan tidak mungkin ada perkembangan jalan-jalan lain jalan-jalan tembus katakan seperti itu. Atau misal dia kaya fokus membangun jalan-jalan katakan jalan-jalan akses tertentu jalan-jalan yang pertama ini jalan-jalan mungkin dibikin jalan-jalan penghubung asal anggaran cukup besar silahkan saja. Atau misalkan fokus anggaran pemerintah seakan-akan membiayai misalnya *monorail* tahun 2011 itu dia akan fokus kesana silahkan jadi tergantung kebijakan.

**PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA  
NOMOR 4 TAHUN 2003  
TENTANG  
PAJAK KENDARAAN BERMOTOR**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

Menimbang:

- a. bahwa dengan Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 1998 telah ditetapkan pengaturan mengenai Pajak Kendaraan Bermotor;
- b. bahwa dengan berlakunya Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang kemudian ditindaklanjuti dengan Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah telah diatur kembali ketentuan tentang Pajak Kendaraan Bermotor;
- c. bahwa sehubungan dengan hal tersebut pada huruf a dan b di atas, dan untuk pelaksanaan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, perlu menetapkan kembali pengaturan Pajak Kendaraan Bermotor dengan Peraturan Daerah.

Mengingat:

1. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
2. Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3685) sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 246, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4048);
3. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1997 tentang Penagihan Pajak Dengan Surat Paksa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3686) sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2000 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3987);
4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839);
5. Undang-undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3848);

6. Undang-undang Nomor 34 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Negara Republik Indonesia Jakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 146, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3878);
  7. Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 118, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4138 );
  8. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2001 tentang Bentuk Susunan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2001 Nomor 66);
- Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 4 Tahun 2002 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2002 Nomor 75).

Dengan Persetujuan:

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:

PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA TENTANG PAJAK KENDARAAN BERMOTOR

## **BAB I KETENTUAN UMUM**

### **Pasal 1**

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
3. Gubernur adalah Gubernur Kepala Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
4. Dinas Pendapatan Daerah adalah Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
5. Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak;
6. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan umum penumpang maupun barang yang

- dipungut bayaran dengan menggunakan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor plat dasar kuning serta huruf dan angka hitam;
7. Kendaraan Bermotor Bukan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang dimiliki/dikuasai baik orang pribadi atau badan yang dipergunakan untuk kepentingan pribadi atau badan;
  8. Kendaraan Bermotor alat-alat berat atau alat-alat besar adalah alat-alat yang dapat bergerak/berpindah tempat dan tidak melekat secara permanen;
  9. Kepemilikan adalah hubungan hukum antara orang pribadi atau badan dengan kendaraan bermotor yang namanya tercantum di dalam bukti kepemilikan atau dokumen yang sah termasuk Buku Pemilikan Kendaraan Bermotor (BPKB);
  10. Penguasaan adalah penggunaan dan atau penguasaan fisik kendaraan bermotor oleh orang pribadi atau badan dengan bukti penguasaan yang sah menurut ketentuan perundangan yang berlaku.

## **BAB II**

### **NAMA, OBJEK DAN SUBJEK PAJAK**

#### **Pasal 2**

Dengan nama Pajak Kendaraan Bermotor dipungut pajak atas kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor.

#### **Pasal 3**

- (1) Objek Pajak Kendaraan Bermotor adalah kepemilikan dan atau penguasaan kendaraan bermotor.
- (2) Dikecualikan sebagai objek Pajak Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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. Pabrikasi atau importir yang semata-mata disediakan untuk dipamerkan atau tidak untuk dijual.

#### **Pasal 4**

- (1) Subjek Pajak Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan atau menguasai kendaraan bermotor.
- (2) Wajib Pajak Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor.

**BAB III**  
**DASAR PENGENAAN, TARIF DAN CARA PENGHITUNGAN PAJAK**

**Pasal 5**

- (1) Dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dihitung sebagai perkalian dari 2 (dua) unsur pokok:
  - a. Nilai Jual Kendaraan Bermotor;
  - b. Bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor.
- (2) Nilai Jual kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor.
- (3) Dalam hal harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor tidak diketahui, Nilai Jual Kendaraan Bermotor ditentukan berdasarkan faktor-faktor:
  - a. isi silinder dan atau satuan daya kendaraan bermotor;
  - b. penggunaan kendaraan bermotor;
  - c. jenis kendaraan bermotor;
  - d. merek kendaraan bermotor;
  - e. tahun pembuatan kendaraan bermotor;
  - f. berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan;
  - g. dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu.
- (4) Bobot sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dihitung berdasarkan faktor-faktor:
  - a. tekanan gandar kendaraan bermotor;
  - b. jenis bahan bakar kendaraan bermotor;
  - c. jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor.
- (5) Penghitungan dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) dinyatakan dalam suatu tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri dengan pertimbangan Menteri Keuangan.
- (6) Dalam hal dasar pengenaan pajak belum tercantum dalam tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (5), Gubernur menetapkan dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dimaksud dengan keputusan Gubernur.

**Pasal 6**

Tarif Pajak Kendaraan Bermotor ditetapkan sebesar:

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

**Pasal 7**

Besarnya pokok Pajak Kendaraan Bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (5) dan ayat (6).

**BAB IV**  
**MASA PAJAK DAN SAAT TERUTANG PAJAK**

**Pasal 8**

- (1) Pajak Kendaraan Bermotor dikenakan untuk masa pajak 12 (dua belas) bulan berturut-turut terhitung mulai saat pendaftaran kendaraan bermotor.
- (2) Pajak Kendaraan Bermotor dibayar sekaligus di muka.

**Pasal 9**

Pajak terutang pada saat kepemilikan atau penguasaan kendaraan bermotor.

**BAB V**  
**KETENTUAN LAIN-LAIN**

**Pasal 10**

Ketentuan formal untuk pelaksanaan pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor, dilaksanakan berdasarkan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 4 Tahun 2002 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah.

**BAB VI**  
**KETENTUAN PERALIHAN**

**Pasal 11**

- (1) Terhadap Pajak Kendaraan Bermotor yang terutang dalam masa pajak yang berakhir sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini tetap berlaku ketentuan Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pajak Kendaraan Bermotor.
- (2) Selama peraturan pelaksanaan Peraturan Daerah ini belum dikeluarkan maka peraturan pelaksanaan yang ada tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Daerah ini.

**BAB VII**  
**KETENTUAN PENUTUP**

**Pasal 12**

Hal-hal yang merupakan pelaksanaan Peraturan Daerah ini ditetapkan oleh Gubernur.

**Pasal 13**

Dengan berlakunya Peraturan Daerah ini, maka Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pajak Kendaraan Bermotor (Lembaran Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1998 Nomor 13 Seri A Nomor 1) dinyatakan tidak berlaku lagi.

**Pasal 14**

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ditetapkan Di Jakarta,  
Pada Tanggal 7 April 2003

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

Ttd.

SUTIYOSO

Diundangkan Di Jakarta,  
Pada Tanggal 7 April 2003

SEKRETARIS DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

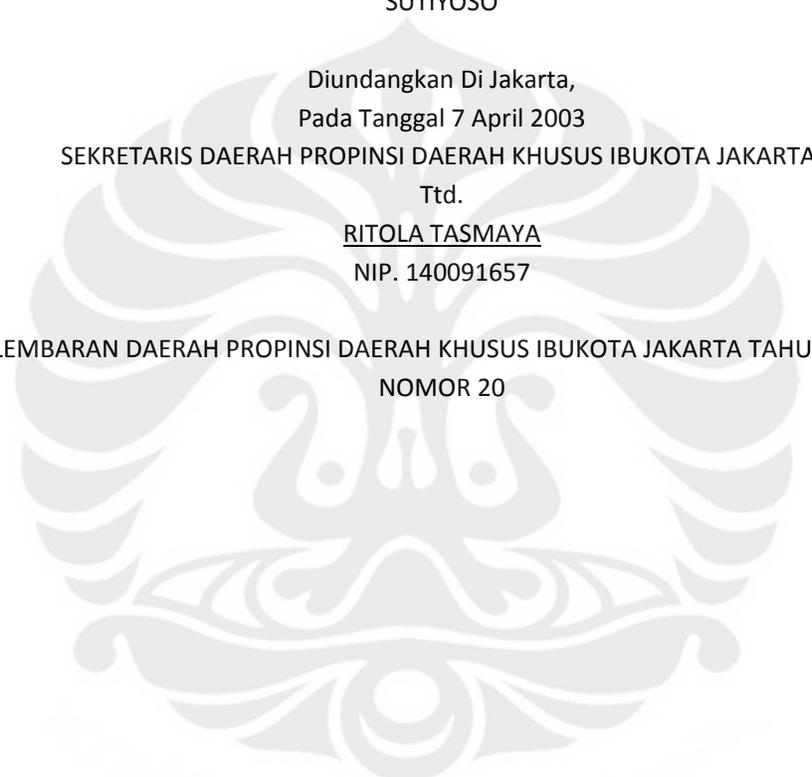
Ttd.

RITOLA TASMAYA

NIP. 140091657

LEMBARAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA TAHUN 2003

NOMOR 20



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Poetri Mutiara Bela

Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 2 November 1988

Alamat : Jl. H. Jabir No. 42 RT. 001/ RW. 05  
Rempoa –Bintaro, Jakarta selatan 12330

Nomor Telepon, surat elektronik : 0856 1945 769 / 021-7343376,  
poetri.bela@gmail.com

Nama Orang Tua : Ayah : Hendra Setiawan  
Ibu : Titin Sumiyati

Riwayat Pendidikan Formal :

Tahun 1994-2000 : SDN 08 Pagi Bintaro Jakarta

Tahun 2000-2003 : SLTP Negeri 19 Jakarta

Tahun 2003-2006 : SMA Negeri 70 Jakarta

Tahun 2006-sekarang : S1 Reguler Program Studi Administrasi Fiskal -  
Universitas Indonesia, Depok