



UNIVERSITAS INDONESIA

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

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar M.Si

MAINITA HIDAYATI

0806441421

**FAKULTAS ILMU SOSIAL ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI PASCASARJANA
KEKHUSUSAN ADMINISTRASI KEBIJAKAN PAJAK
JAKARTA
JUNI 2010**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Mainita Hidayati

NPM : 0806441421

Tanda Tangan :

Tanggal : 25 Juni 2010

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING

Nama : Mainita Hidayati

NPM : 0806441421

Program Studi : Pascasarjana Administrasi Kebijakan Pajak

Judul Tesis : Analisis Perubahan Tarif Pajak Daerah Berdasarkan UU No. 28 tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Studi Kasus : Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Di Propinsi DKI Jakarta)

Telah diperiksa oleh Pembimbing dan dinyatakan layak untuk diajukan ke sidang tesis Program Pascasarjana Administrasi Kebijakan Pajak Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

Disetujui oleh,
Pembimbing

(Dr. Machfud Sidik, M.Sc)

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh : Mainita Hidayati
NPM : 0806441421
Program Studi : Pascasarjana Administrasi Kebijakan Pajak
Judul Tesis : Analisis Perubahan Tarif Pajak Daerah Berdasarkan UU
No.28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi
Daerah (Studi Kasus : Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)
di Propinsi DKI Jakarta.

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Program Studi Pascasarjana Administrasi Kebijakan Pajak, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Prof. Dr. Eko Prasajo, Mag.rer.publ()

Pembimbing : Dr. Machfud Sidik, M.Sc ()

Penguji Ahli : Dr. Roy V. Salomo, M.Soc.Sc ()

Sekretaris : Teguh Kurniawan, M.Sc ()

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 25 Juni 2010

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbi'l'alamiin. Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini merupakan sebuah rangkaian akhir dalam rangka memenuhi syarat untuk mencapai gelar Magister Sains Jurusan Administrasi Kebijakan Pajak pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Adapun judul yang diangkat oleh penulis adalah “ Analisis Perubahan Tarif Pajak Daerah Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Studi Kasus : Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di Propinsi DKI Jakarta). Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan hingga penulisan tesis ini sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan tesis ini.

Penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu dan memberikan dorongan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini tepat pada waktunya. Penghargaan terima kasih penulis tujukan kepada :

1. Dr. Machfud Sidik, M.Sc, selaku dosen pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktunya, tenaga dan pikiran serta dukungannya yang besar bagi kepada penulis;
2. Prof. Dr. Eko Prasajo, Mag.rer.publ, selaku Ketua Sidang sekaligus Ketua Jurusan Pascasarjana Ilmu Administrasi FISIP UI.
3. Teguh Kurniawan, M.Sc, selaku sekretaris sidang yang telah meluangkan waktu dan kesediaannya untuk menjadi sekretaris sidang.
4. Dr. Roy V. Salomo, M.Soc.Sc, selaku Penguji ahli yang telah meluangkan waktu dan kesediaannya untuk menjadi penguji ahli.
5. Drs. Edi Sumantri, M.Si, selaku *gate keeper* sekaligus pembimbing informal bagi penulis yang telah banyak membantu dalam perolehan informasi, data dan meluangkan waktunya untuk diskusi dengan penulis;
6. Para Nara Sumber :Lisbon Sirait, selaku Tim Penyusun UU No.28 Tahun 2009; Arif Susilo, S.H, M.Si selaku Ka.Sie Peraturan Perundang-undangan Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta; Soebagyo, selaku Ka.Sie

Perencanaan Pengembangan Potensi Pajak Daerah Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI dan Ridho Kamaludin, M.Si, selaku ketua Komisi C DPRD Propinsi DKI Jakarta yang telah bersedia meluangkan waktunya dan pikirannya memberikan informasi yang dibutuhkan penulis;

7. Chairunnisa, S.Sos, selaku Staf Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan yang telah banyak memberikan informasi data yang berkaitan dengan penulisan tesis ini.
8. Bonatua Mangaraja, Ka.Sie Tata Usaha Dirjen Perimbangan Kementerian Keuangan selaku gate keeper sekaligus teman diskusi dan memberikan informasi data kepada penulis dalam penulisan tesis ini;
9. Teman-teman seangkatan program Pascasarjana Administrasi Kebijakan Pajak yang telah memberikan kebersamaan, berbagi dalam suka dan duka serta dukungan dalam meraih yang terbaik dalam masa perkuliahan;

Ucapan terima kasih yang terutama sekali dihaturkan kepada Suami, Vandyarman Mulya Priyanda dan Anak tercinta, Ali Avanta Priyanda yang telah memberikan cinta, semangat, pengertian dan kesabaran yang sangat berarti kepada penulis dan memberikan kebahagiaan selama ini. Tak lupa penulis mengucapkan terima kasih setinggi-tingginya kepada orang tua dan adik-adik, H. Keman Assidik dan Hj.Eny Farida Adiani, adik Chairunnisa dan M.Farizqi yang senantiasa selalu penuh kasih sayang mendoakan dan mendukung secara materi dan immaterial kepada penulis untuk menimba ilmu setinggi-tingginya. Kepada orang tua mertua, H. Chrisna Damayanto dan Hj. Siti Maria serta adik-adik ipar, Alvin, Nesya dan Aktria penulis juga mengucapkan terima kasih atas dukungan semangat dan doanya yang telah diberikan.

Akhir kata, penulis berharap Allah SWT membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu dan amal jariah bagi umat.

Jakarta, 25 Juni 2010

Penulis,

Mainita Hidayati

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : Mainita Hidayati
NPM : 0806441421
Program Studi : Pascasarjana
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Tesis

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

Analisis Perubahan Tarif Pajak Daerah Berdasarkan UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Studi Kasus : Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di Propinsi DKI Jakarta.

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

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada Tanggal : 25 Juni 2010
Yang menyatakan

(Mainita Hidayati)

ABSTRAK

Nama : Mainita Hidayati
Program Studi : Pascasarjana Administrasi Kebijakan Pajak
Judul : Analisis Perubahan Tarif Pajak Daerah Berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Studi Kasus : Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Di Propinsi DKI Jakarta)

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

Kata kunci:

Tarif Progresif, *earmarking*, *single identity number*.

ABSTRACT

Name : Mainita Hidayati
Study Program : postgraduate of the tax policy administration
Title : Analysed change in the tariff of the regional tax was based on Regulation No. 28 about the Local Tax and the Local Fee (the Case Study: The Motor Vehicle Tax in Province Special Capital District Of Jakarta)

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

Key words:

Progressive tariff, earmarking, single identity number

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	14
1.3 Tujuan Penelitian	17
1.4 Signifikansi Penelitian	17
1.5 Sistematika Penulisan	17
2. TINJAUAN LITERATUR	20
2.1 Penelitian Terdahulu	20
2.2 Pajak Secara Umum	23
2.3 Pajak Daerah	33
2.4 Tarif	38
2.5 Pajak Kendaraan Bermotor	42
2.6 <i>Earmarking</i>	43
2.7 Kebijakan	45
2.8 Kerangka Pemikiran	49
3. METODE PENELITIAN	50
3.1 Pendekatan Penelitian	50
3.2 Jenis Penelitian	53
3.3 Metode dan Strategi Penelitian	54
3.4 Nara Sumber/ Informan	58
3.5 Proses Penelitian	59
3.6 <i>Site</i> Penelitian	60

4. ANALISIS PERUBAHAN TARIF PAJAK DAERAH BERDASARKAN UU NO.28 TAHUN 2009 TENTANG PAJAK DAERAH DAN RETRIBUSI DAERAH (STUDI KASUS: PAJAK KENDARAAN BERMOTOR (PKB) DI PROPINSI DKI JAKARTA)	62
4.1 Sekilas Tentang UU No. 28 Tahun 2009 dan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Di Propinsi DKI Jakarta	
4.1.1 Sekilas Tentang UU No. 28 Tahun 2009	62
4.1.2 Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Di Propinsi DKI Jakarta	65
4.2 Potensi Pajak Daerah Di Propinsi DKI Jakarta Khususnya Pada Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)	72
4.3 Alternatif Kebijakan Pajak yang Dilakukan oleh Pemerintah Propinsi DKI Jakarta Perihal Adanya Keleluasaan Daerah Untuk Menentukan Tarif Pajak Kendaraan Bermotor Sesuai Dengan UU No. 28 Tahun 2009	87
4.3.1 Tarif Pajak Kendaraan Bermotor dan <i>Earmarking</i>	87
4.3.2 Upaya Mengatasi Permasalahan Lalu Lintas dan Transportasi Di Propinsi DKI Jakarta	101
5. KESIMPULAN DAN SARAN	111
DAFTAR REFERENSI	113
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1	Kontribusi PAD	3
Gambar II.1	Kurva Laffer	40
Gambar II.2	Siklus Kebijakan	48
Gambar II.3	Kerangka Pemikiran	49
Gambar IV.1	Jenis-Jenis Pajak Daerah Berdasarkan UU No.28 Tahun 2009	63



DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Jenis Pajak Daerah	8
Tabel.I.2	Realisasi Penerimaan Pajak Daerah di Propinsi DKI Jakarta Tahun Anggaran 2007-2009	11
Tabel. II.1	Hasil Penelitian Terdahulu Tentang Pajak Kendaraan Bermotor Di Propinsi DKI Jakarta	22
Tabel IV.1	Data dan Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta Kelompok dan Jenis Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar Di Samsat Tahun 2007 s/d 2009	70
Tabel IV.2	Jumlah Kendaraan Bermotor berdasarkan Jenis dan Kisaran Harga Kendaraan Bermotor	71
Tabel IV.3	Kontribusi Pajak Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah Di Propinsi DKI Jakarta Tahun Anggaran 1999/2000 s.d. 2008	73
Tabel IV.4	Realisasi Penerimaan Pajak Daerah Di Propinsi DKI Jakarta Tahun Anggaran 2007 – 2009	73
Tabel IV.5	Jumlah Kendaraan Plat Merah yang ada di Propinsi DKI Jakarta Tahun 2007 hingga Tahun 2009	81
Tabel IV.6	Perkiraan Potensi Penerimaan PKB Jenis Kendaraan Plat Merah Dengan Bobot 1.00 di Propinsi DKI Jakarta	82
Tabel IV.7	Perkiraan Potensi Penerimaan PKB Jenis Kendaraan Plat Merah Dengan Bobot 1.30 di Propinsi DKI Jakarta	83
Tabel IV.8	Pengelompokan <i>Road Pricing</i>	105
Tabel IV.9	Keunggulan dan Kelemahan ERP	108
Tabel IV.10	Alternatif Kebijakan Dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi dan Lalulintas Di Propinsi DKI Jakarta	109

DAFTAR LAMPIRAN

Pedoman Wawancara

Transkrip Wawancara

Peraturan Pemerintah No. 65 Tahun 2001 Tentang Pajak Daerah

Peraturan Daerah No.4 Tahun 2003 Tentang Pajak Kendaraan Bermotor di
Propinsi DKI Jakarta

Realisasi APBD 1997 s/d 2009 di Propinsi DKI Jakarta



BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Berakhirnya masa pemerintahan orde baru ditandai dengan kebijakan otonomi daerah dan sistem pemerintahan yang desentralistik. Sepuluh tahun terakhir (1999-2009) telah terbentuk 205 daerah otonom baru, yaitu 7 Propinsi, 164 Kabupaten, dan 34 Kota. Dengan demikian jumlah daerah otonom yang ada hingga saat ini adalah 524 daerah, yang terdiri dari 33 Propinsi, 398 Kabupaten, dan 93 Kota. Otonomi Daerah telah memberikan keleluasaan Pemerintah Daerah untuk menjalankan Konstitusi sebagai ujung tombak pembangunan ekonomi daerah untuk kepentingan rakyat.¹

Salah satu isu utama yang menjadi agenda reformasi adalah adanya perubahan sistem pemerintahan daerah dari sentralistik menuju ke desentralistik. Pemberian otonomi luas kepada daerah ditujukan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat. Dengan otonomi daerah diharapkan mampu meningkatkan daya saing dengan memperhatikan prinsip-prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan, ke khususan serta potensi keanekaragaman daerah.² Sebagaimana diketahui bersama bahwa sistem pemerintahan Indonesia di era orde baru lebih bernuansa sentralistik, walaupun secara formal dinyatakan dalam Undang-undang No.5 Tahun 1974 bahwa prinsip-prinsip penyelenggaraan pemerintah daerah salah satunya adalah prinsip desentralisasi. Menurut Smith desentralisasi mempunyai ciri-ciri sebagai berikut.³

1. Penyerahan wewenang untuk melaksanakan fungsi pemerintahan tertentu dari pemerintah pusat kepada daerah otonom;
2. Fungsi yang diserahkan dapat dirinci, atau merupakan fungsi yang tersisa (*residual functions*);
3. Penerima wewenang adalah daerah otonom;

¹ <http://www.esdm.go.id/berita/umum/37-umum/2922-pemerintah-akan-upayakan-pembenahan-otonomi-daerah.html> diakses tanggal 03-01-2010

² *Ibid*

³ Hanif Nurcholis, *Teori dan Praktik Pemerintahan Dan Otonomi Daerah (Edisi Revisi)*, Jakarta : PT. Grasindo, 2007. Hal. 15

4. Penyerahan wewenang berarti wewenang untuk menetapkan dan melaksanakan kebijakan; wewenang mengatur dan mengurus (*regelling en bestuur*) kepentingan yang bersifat lokal;
5. Wewenang mengatur adalah wewenang untuk menetapkan norma hukum yang berlaku umum dan bersifat abstrak;
6. Wewenang mengurus adalah wewenang untuk menetapkan norma hukum yang bersifat individual dan kongkrit (*beschikking, acte administrative, verwaltungsakt*);
7. Keberadaan daerah otonom adalah di luar hirarki organisasi pemerintah pusat;
8. Menunjukkan pola hubungan antar organisasi;
9. Menciptakan *political variety* dan *diversity of structure* dalam sistem politik.

Menurut Hoessein dalam bukunya menyebutkan bahwa desentralisasi menciptakan otonomi daerah. Lebih lanjut Leemans seperti yang dikutip oleh Hoessein dalam bukunya mengatakan bahwa teknik pemetaan wilayah administrasi dan wilayah daerah otonom yang dianut dalam satu Negara dapat digolongkan ke dalam salah satu diantara dua model yaitu *fused model* dan *split model*.⁴ Kecenderungan yang terjadi di Indonesia selama ini adalah penganutan model yang pertama, yaitu wilayah daerah otonom selalu berimpit dengan wilayah administrasi. Tetapi sebaliknya dapat terjadi pembentukan wilayah administrasi tanpa daerah otonom. Model pertama merupakan salah satu ciri utama dari bentuk pemerintahan daerah yang dibangun dalam masa Hindia Belanda, dikenal sebagai *Integrated Prefectoral System* atau ‘Sistem Prefektur Terintegrasi’.⁵

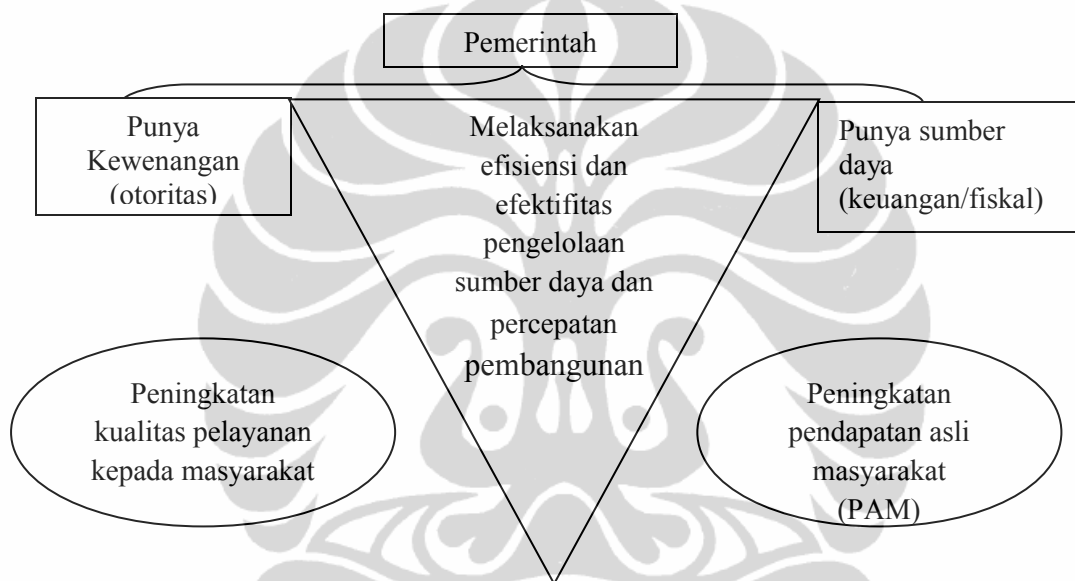
Era otonomi daerah telah mengubah model pembangunan yang dulunya bersifat sentralistis (*top down*) menjadi desentralisasi/otonomi (*bottom up*). Peranan pemerintah pusat yang dulu dominan dan dirasakan kurang aspiratif, kini bergeser ke daerah, dengan harapan pembangunan daerah ke depan menjadi lebih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

⁴ Bhenyamin Hoessein, *Perubahan Model, Pola, Dan Bentuk Pemerintahan Daerah Dari Era Orde Baru ke Era Reformasi*, Cetakan Pertama, Depok: DIA FISIP UI, 2009, hal.60

⁵ *Ibid*

dalam membangun daerahnya. Membangun daerah pada hakikatnya adalah membangun ekonomi masyarakat daerah yang salah satu indikatornya adalah peningkatan PAM (pendapatan asli masyarakat) daerah tersebut. Kemandirian suatu daerah sangat terkait dengan kemampuan daerah tersebut, dalam membiayai pembangunannya, yang ditunjukkan oleh besarnya kontribusi PAD (pendapatan asli daerah) terhadap APBD (anggaran pendapatan dan belanja daerah). Berikut ini adalah gambar dari uraian diatas:⁶

Gambar 1.1
Kontribusi PAD



Sumber : Henry Faizal Noor, *Ekonomi Manajerial*, Jakarta:PT. RajaGrafindo Persada, 2007, hal. 414

Sejalan dengan pelaksanaan otonomi daerah dan desentralisasi fiskal, maka Pemerintah Daerah diberikan kewenangan untuk menggali potensi PAD berupa Pajak Daerah, Retribusi Daerah, hasil usaha BUMD dan pendapatan asli daerah lainnya.⁷ Otonomi Daerah lebih dikonsentrasikan dilaksanakan di seluruh Daerah/ Kabupaten/ Kota. Hampir seluruh kewenangan pemerintah pusat diserahkan pada daerah. Hal ini menimbulkan peningkatan tanggungjawab penyelenggaraan pemerintah di tingkat daerah yang sangat besar dan merupakan

⁶ Henry Faizal Noor, *Ekonomi Manajerial*, Jakarta:PT. RajaGrafindo Persada, 2007, hal. 414

⁷ Anggito Abimanyu, *Evaluasi UU Nomor 34 Tahun 2000 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, Jakarta: Pusat Pengkajian Ekonomi dan Keuangan BAPEKKI, 2005, hal.3

salah satu kunci utama penentu keberhasilan Pemerintah Daerah dalam menjawab berbagai tantangan atas tanggungjawab yang diterimanya dan sekaligus sebagai respon pemerintah daerah terhadap desentralisasi fiskal yang merupakan bagian penting dalam implementasi otonomi daerah.

Dalam era otonomi daerah sekarang ini, daerah diberikan kewenangan yang lebih besar untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Tujuannya antara lain adalah untuk lebih mendekatkan pelayanan pemerintah kepada masyarakat, memudahkan masyarakat untuk memantau dan mengontrol penggunaan dana yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), selain itu juga untuk menciptakan persaingan yang sehat antar daerah dan mendorong timbulnya inovasi. Sejalan dengan kewenangan tersebut, pemerintah daerah diharapkan lebih mampu menggali potensi sumber-sumber keuangan khususnya untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan di daerahnya melalui PAD. Wewenang pemerintah daerah dalam mengelola keuangan dan anggaran daerahnya disebut dengan kebijakan desentralisasi fiskal.

Dalam kaitannya dengan pelaksanaan otonomi daerah, pemberian kewenangan untuk mengadakan pemungutan pajak selain mempertimbangkan kriteria-kriteria perpajakan yang berlaku secara umum, sepantasnya juga mempertimbangkan ketepatan suatu pajak sebagai pajak daerah. Pajak daerah yang baik sebagaimana dikemukakan oleh Richard M. Bird memiliki kriteria, yaitu:

- (1) *that easy to administer locally,*
- (2) *that are imposed solely (or mainly) on local resident,*
- (3) *that do not raise problem of 'harmonization' or 'competition' between sub national government or between sub national and national government.*⁸

Selain itu, Pemerintah Daerah dalam melakukan pungutan pajak harus tetap menempatkan pajak sesuai dengan fungsinya. Adapun fungsi pajak antara lain: fungsi budgeter dan fungsi regulator. Fungsi budgeter yaitu bahwa pajak

⁸ Richard M. Bird. "Subnational Revenues: Realities and Prospect". Paper yang disampaikan pada Intergovernmental Fiscal Relations and Local Financial Management yang diselenggarakan oleh The World Bank Institute tanggal 17-21 April 2000 di Almaty, Kazakhstan. Almaty, Kazakhstan: World Bank, 2000b.

sebagai alat untuk mengisi kas negara yang digunakan untuk membiayai kegiatan pemerintahan dan pembangunan. Sedangkan, fungsi regulator yaitu bahwa pajak dipergunakan sebagai alat mengatur untuk mencapai tujuan, misalnya: pajak ekspor dimaksudkan untuk mengekang pertumbuhan ekspor komoditi tertentu dalam rangka menghindari kelangkaan produk tersebut di dalam negeri.⁹

Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh Ismail mengenai perlunya UU No.34 Tahun 2000 direvisi dan disempurnakan yaitu pemberian kewenangan kepada daerah untuk menetapkan sendiri jenis pajak daerah melalui perda tidak sesuai dengan sistem kedaulatan Negara kesatuan sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 23A UUD 1945, dimana pajak dan pungutan lain yang bersifat memaksa untuk keperluan Negara diatur dengan UU. Oleh karena itu UU no.34 tahun 2000 yang mengatur hal tersebut harus direvisi agar tidak mendelegasikan penetapan jenis pajak daerah kepada daerah karena akan dapat membahayakan Negara kesatuan. Seharusnya jenis pajak daerah ditetapkan secara *closed list* oleh UU.¹⁰

Pendelegasian kewenangan kepada daerah untuk menetapkan pajak daerahnya sendiri akan menimbulkan kesewenangan daerah untuk menetapkan pajak daerah dengan melanggar rambu-rambu criteria pajak daerah yang telah dirumuskan dalam UU. Pengalaman menunjukkan bahwa kewenangan daerah tersebut menyebabkan beban masyarakat semakin bertambah karena adanya pungutan-pungutan pajak daerah yang bermasalah. Hal tersebut tentu saja tidak sejalan dengan tujuan otonomi daerah dan secara keseluruhan tidak sesuai dengan makna teori *welfare state* serta teori *utility* yang berupaya untuk memberikan kemanfaatan dan kesejahteraan kepada masyarakat.¹¹

Dalam rangka meningkatkan kemampuan keuangan daerah agar dapat melaksanakan otonomi khususnya yang berasal dari pajak daerah dan retribusi daerah, Pemerintah menetapkan berbagai kebijakan perpajakan daerah, diantaranya dengan menetapkan UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali atas UU No.34 Tahun 2000 dan UU No.18 Tahun 1997. UU No.28 Tahun 2009 yang baru saja disahkan

⁹Machfud Sidik, Disampaikan dalam Acara Orasi Ilmiah dengan Thema “Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan daerah Melalui Penggalian Potensi Daerah Dalam Rangka Otonomi Daerah” Acara Wisuda XXI STIA LAN Bandung Tahun Akademik 2001/2002 - di Bandung, 10 April 2002.

¹⁰ Tjip Ismail cetakan ke -2 hal 190

¹¹ *Ibid*

oleh DPR pada 18 Agustus 2009 lalu diharapkan dapat lebih mendorong peningkatan pelayanan kepada masyarakat dan kemandirian daerah. Dalam UU tersebut, pajak daerah dan retribusi daerah menjadi salah satu sumber pendapatan daerah yang penting guna membiayai pelaksanaan pemerintahan daerah sehingga terdapat perluasan objek pajak daerah dan retribusi daerah serta adanya pemberian diskresi (keleluasaan) dalam penerapan tarif. Kebijakan pajak daerah dan retribusi daerah untuk kemudian dilaksanakan berdasarkan prinsip demokrasi, pemerataan dan keadilan, peran serta masyarakat, dan akuntabilitas dengan memperhatikan potensi daerah.

Mengingat begitu pentingnya peran Pajak Daerah dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), penguatan *local taxing power* kemudian dilakukan dengan berbagai cara, antara lain: menambah jenis pajak daerah dan retribusi daerah, memperluas basis pajak daerah dan retribusi daerah yang sudah ada, mengalihkan beberapa jenis pajak pusat menjadi pajak daerah, dan memberikan diskresi (keleluasaan) kepada daerah untuk menetapkan tarif. Disamping itu, tarif maksimum beberapa jenis pajak daerah juga dinaikkan untuk memberikan ruang gerak yang lebih fleksibel bagi daerah dalam melakukan pemungutan pajak daerah sesuai kebijakan dan kondisi daerahnya. Hal tersebut senada dengan yang disampaikan oleh Direktur Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD) Ditjen Perimbangan Keuangan Depkeu Budi Sitepu pada Harian Bisnis Indonesia sebagai berikut :

“Pemerintah memperkirakan rasio penerimaan asli daerah terhadap anggaran pendapatan dan belanja daerah di tingkat kabupaten/kota akan meningkat hingga 15% pada 2014 dari posisi saat ini sekitar 7%. Kenaikan itu akan terjadi setelah disempurnakannya Undang-Undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Peranan pendapatan asli daerah (PAD) terhadap APBD pada awal era otonomi masih rendah, yakni 7% ditingkat kabupaten/kota. Berdasarkan kajian Ditjen Perimbangan Keuangan, penyempurnaan aturan PDRD akan berimplikasi positif terhadap fiskal propinsi dan kabupaten/ kota secara bertahap dalam 5 tahun ke depan. Untuk rasio PAD terhadap APBD di tingkat propinsi diyakini terus naik dibandingkan dengan posisi tahun ini dari 50,2% menjadi 68,22% pada 2014.”¹²

¹² Budi Sitepu, *PAD Bisa Naik Dua Kali Lipat Dalam 5 Tahun*, Harian Bisnis Indonesia , Selasa, 13 Oktober 2009 , Hal. Ekonomi Makro

Selain dari upaya peningkatan PAD melalui empat pokok perubahan mendasar pada UU PDRD yang telah disepakati DPR antara lain, pertama, memperbaiki sistem pemungutan PDRD dari *open list* menjadi *closed list*, Penguatan perpajakan daerah (*local taxing empowerment*), meningkatkan efektivitas pengawasan pungutan daerah dan menyempurnakan pengelolaan pajak daerah dan retribusi daerah. Disisi lain, perlu adanya peningkatan dan perbaikan sistem administrasi perpajakan di tingkat daerah sehingga dapat mengoptimalkan penerimaan bagi daerah.

Pasca pembaharuan UU No.34 Tahun 2000 menjadi UU No.28 Tahun 2009, terdapat lima kebijakan yaitu : Pertama, menaikkan tarif pajak kendaraan bermotor dari 5 persen menjadi 10 persen, serta menerapkan pajak progresif. Dasar penilaian progresivitas tarif adalah nilai jual kendaraan bermotor, kepemilikan, usia kendaraan bermotor, dan jenis bahan bakar. Kedua, tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dinaikkan dari 10 persen menjadi 20 persen. Penerapan pajak progresif juga diterapkan di jenis pajak ini. Ukurannya adalah nilai jual kendaraan bermotor, kepemilikan, dan usia kendaraan bermotor. Selain untuk meningkatkan PAD, kebijakan ini sekaligus sebagai disinsentif untuk membeli kendaraan bermotor sehingga mampu menghemat konsumsi BBM. Ketiga, menaikkan tarif Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor dari 5 persen menjadi maksimum 10 persen. Pajak jenis ini menganut diskriminasi tarif, yakni dibedakan untuk kendaraan pribadi, kendaraan umum, dan jenis bahan bakar. Kebijakan keempat adalah pemberlakuan pajak parkir dengan menaikkan tarif maksimum dari 20 persen menjadi 30 persen. Kebijakan kelima adalah pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas.¹³

¹³ <http://bukucatatn-part1.blogspot.com/2009/08/dampak-perubahan-uu-pajak-daerah-dan.html>, 28-01-2010

Berikut ini adalah tabel jenis-jenis Pajak daerah yang diatur dalam UU no.34 tahun 2000 dan UU No.28 tahun 2009:

Tabel I.1
Jenis Pajak Daerah

Jenis Pajak	Kewenangan Memungut		Penetapan Tarif	
	UU No.28 Tahun 2009	UU No. 34 Tahun 2000	UU No.28 Tahun 2009	UU No. 34 Tahun 2000
Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air (PKB & KAA)	Propinsi	Propinsi	10% (Pajak Progresif)	5%
Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air (BBNKB & KAA)	Propinsi	Propinsi	20% (Pajak Progresif)	10%
Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor(PBBKB)	Propinsi	Propinsi	Maksimum 10% (diskrimanasi tarif)	5%
Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan (P3ABT & AP)	Propinsi	Propinsi	Maksimum 10%	20%
Pajak Hotel	Kab/Kota	Kab/Kota	Maksimum 10%	10%
Pajak Restoran	Kab/Kota	Kab/Kota	Maksimum 10%	10%
Pajak Hiburan	Kab/Kota	Kab/Kota	Maksimum 35%	35%
Pajak Reklame	Kab/Kota	Kab/Kota	Maksimum 25%	25%
Pajak Penerangan Jalan	Kab/Kota	Kab/Kota	Maksimum 10%	10%
Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C	-	Kab/Kota	-	20%
Pajak Parkir	Kab/Kota	Kab/Kota	Maksimum 30%	20%
Pajak Rokok	Propinsi	-	10% (dari cukai rokok)	-
PBB Pedesaan dan Perkotaan	Kab/Kota	-	Maksimum 0,3%	-
Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan (BPHTB)	Kab/Kota	-	Maksimum 5%	-
Pajak Sarang Burung Walet	Kab/Kota	-	Maksimum 10%	-

Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan	Kab/Kota	-	Maksimum 25%	-
Pajak Air Tanah	Kab/Kota	-	Maksimum 20%	-

Sumber : UU No.28 Tahun 2009 dan UU No. 34 Tahun 2000 (diolah oleh peneliti)

UU No.28 Tahun 2009 ini paling tidak diharapkan memperbaiki 3 (tiga) hal, yaitu: penyempurnaan sistem pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah, pemberian kewenangan yang lebih besar kepada daerah di bidang perpajakan (*local taxing empowerment*), dan peningkatan efektifitas pengawasan. Ketiga hal tersebut diharapkan dapat berjalan secara bersamaan, sehingga upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dilakukan dengan tetap sesuai dan konsisten terhadap prinsip-prinsip perpajakan yang baik dan tepat, dan diperkenankan sanksi apabila terjadi pelanggaran. Langkah-langkah penyempurnaan kebijakan dan peraturan pajak daerah sebagaimana telah dipaparkan sebelumnya dilakukan dengan menambah jenis pajak baru, yaitu Pajak Rokok, Pajak Sarang Burung Walet, Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) Perdesaan dan Perkotaan, serta Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan (BPHTB). Dengan penambahan 4 jenis pajak ini, secara keseluruhan terdapat 16 jenis pajak daerah, yaitu 5 jenis pajak propinsi dan 11 jenis pajak kabupaten/kota.

UU No.28 Tahun 2009 selain menambah jenis pajak daerah, juga dikembangkan dalam perluasan basis pajak, antara lain: kendaraan pemerintah termasuk dalam objek Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor; seluruh pelayanan persewaan di hotel menjadi objek Pajak Hotel; dan catering/jasa boga termasuk dalam objek Pajak Restoran. Pajak Hiburan yang tergolong mewah, tarif pajaknya dapat ditetapkan lebih tinggi, namun tidak lebih dari 75%. Tarif Pajak Parkir yang semula 20% dinaikkan menjadi 30% dan tarif Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan (sebelumnya Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C) dinaikkan menjadi 25% dari yang sebelumnya 20%. Kenaikan tarif pajak maksimum juga dilakukan terhadap beberapa jenis pajak propinsi, yaitu Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor yang sebelumnya masing-masing 5%, 10%, dan 5% diubah menjadi masing-masing 10%, 20% dan 10%.

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

Besarnya jumlah pendapatan asli daerah yang diperoleh digunakan untuk memenuhi semua kebutuhan daerah khususnya untuk belanja operasional. Namun pada kenyataannya besarnya pendapatan asli daerah belum dapat memenuhi kebutuhan belanja operasional daerahnya. Untuk dapat memenuhi kebutuhan belanja operasional daerah diperlukan adanya sumber keuangan yang lain. Sumber keuangan yang lain itu dapat diperoleh melalui dana perimbangan dan juga lain-lain pendapatan daerah yang sah. Dana perimbangan merupakan dana yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional yang di alokasikan kepada daerah untuk mendanai kebutuhan daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi.¹⁴

Di era otoglobal (otonomi dan globalisasi) di mana otonomi dan globalisasi ekonomi yang berjalan secara serempak, pemerintah daerah (pemda) kabupaten/kota memiliki suatu dilema, disatu sisi pemda dituntut untuk lebih proaktif dan kreatif dalam membangun daerahnya masing-masing, namun di sisi lain juga membawa tantangan sekaligus peluang bagi setiap daerah kabupaten/kota untuk membangun daerahnya secara optimal. Selanjutnya, berkaitan dengan pemerintah pusat, juga ada tantangan tersendiri bagaimana mengelola disparitas potensi ekonomi antardaerah, agar dapat bersinergi satu sama lain secara positif, sehingga menghasilkan kekuatan ekonomi nasional yang tangguh berhadapan dengan globalisasi.¹⁵

¹⁴¹⁵ Henry Faizal Noor, *Ekonomi Manajerial*, Jakarta:PT. RajaGrafindo Persada, 2007, hal. 413

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

Tabel.I.2
Realisasi Penerimaan Pajak Daerah di Propinsi DKI Jakarta
Tahun Anggaran 2007-2009
(dalam rupiah)

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

Sumber: KPKD Propinsi DKI Jakarta (data diolah peneliti)

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

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangnya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya Jakarta dan Bangkok. Kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan sehari-hari di Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan dan kota-kota besar lainnya di Indonesia.¹⁶

Permasalahan kemacetan di Jakarta tidak terlepas dari akar permasalahan transportasi yaitu yang dikarenakan tidak terkendalinya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Jakarta, serta buruknya pelayanan sistem angkutan umum yang ada saat ini. Jumlah kendaraan bermotor saat ini jauh melebihi kapasitas jalan yang ada. Menurut data Polda Metro Jaya, penambahan mobil baru di Jakarta rata-rata 250 unit per hari, sedangkan sepeda motor mencapai 1.250 unit per hari. Pada tahun 2007, jumlah kendaraan yang melaju di jalanan Jakarta yang panjangnya hanya 5.621,5 km mencapai 4 juta unit per hari. Rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dalam lima tahun terakhir mencapai 9,5% per tahun, sedangkan pertumbuhan panjang jalan hanya 0,1% per tahun. Ini berarti bahwa dalam beberapa tahun ke depan, jalan di Jakarta akan tidak mampu menampung luapan jumlah kendaraan yang terus tumbuh melebihi panjang jalan yang ada. Melihat kondisi ini, maka perlulah ada pembatasan jumlah kendaraan yang melalui jalan-jalan di Jakarta agar tidak melebihi kapasitas yang mampu ditampungnya.

¹⁶ <http://hijacking.student.umm.ac.id/2010/02/04/fenomena-kemacetan-lalu-lintas/> diakses tanggal 04-03-2010

Pemerintah DKI Jakarta mengatakan bahwa ada empat alternatif pilihan untuk penerapan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di DKI Jakarta. Alternatif tersebut antara lain adalah penerapan *3 in 1*, *Electronic Road Pricing* (ERP), penggunaan kendaraan pribadi dengan nomor ganjil atau genap, serta pembatasan usia kendaraan bermotor. Metode *3 in 1* saat ini sudah diimplementasikan di Jakarta, namun belum memberikan hasil yang signifikan dalam mengurangi kemacetan. Cara ini pun sudah mulai ditinggalkan oleh negara maju yang kemudian pindah ke metode ERP.¹⁷

Dalam kaitannya dengan pelaksanaan ERP yang akhir-akhir ini digemakan oleh Kementerian Perhubungan sebagai salah satu untuk mengatasi masalah kemacetan dan transportasi yang terjadi di kota-kota besar di Indonesia, salah satunya Propinsi DKI Jakarta. ERP dimaksudkan untuk menghilangkan joki-joki *3 in 1* yang sering beroperasi di jalu-jalur *3 in 1*. Hal tersebut membuat *3 in 1* tidak lagi menjadi efektif sebagai alternatif untuk mengatasi kemacetan di Jakarta. Propinsi DKI Jakarta sebagai ibukota Negara dan kota metropolitan memegang peran penting. Sudah barang tentu sarana transportasi dan sarana public lainnya harus mendukung guna terlaksananya kegiatan yang ada.

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografi suatu wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Diperkotaan, kecenderungan yang terjadi adalah meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah.¹⁸

Atas dasar tersebut diatas, peneliti menilai kurang terwujudnya fungsi reguleren dari PKB di Propinsi DKI Jakarta walaupun pajak hanya bersifat parsial dari seluruh komponen pendukung untuk terwujudnya fungsi regulasi yang sesuai.

¹⁷ Tim Redaksi Butaru, *Pembatasan Kendaraan Untuk Mengurangi Kemacetan Jakarta*.

¹⁸ Bambang Susantoro & Danang Parikesit, *1 -2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan*, Majalah Transportasi Indonesia, Vol. 1, Jakarta, 2004. Hal.89-95.

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

I.2 Perumusan Masalah

PKB merupakan salah satu jenis pajak daerah yang ada di Propinsi DKI Jakarta dengan penerimaan pendapatan tertinggi. Dalam UU No 28 Tahun 2009 memuat ketentuan baru berupa pajak progresif pada kendaraan bermotor, yakni berupa penarikan nilai pajak yang lebih besar untuk kepemilikan kendaraan bermotor kedua dan seterusnya. Sebaiknya aturan ini dimanfaatkan dengan baik, untuk mengelola secara komprehensif berbagai permasalahan yang berkaitan dengan kendaraan bermotor. Pertumbuhan kendaraan roda dua, misalnya, di satu sisi menjadi sumber pendapatan tambahan dari pajak. Namun, dalam waktu bersamaan, permasalahan kemacetan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, polusi, dan angka pencurian kendaraan bermotor tidak bisa dibiarkan dan dianggap menjadi permasalahan tersendiri. Untuk itu, perlu dipertimbangkan, untuk menerapkan ketentuan pajak progresif pada kendaraan roda dua, sehingga pertumbuhannya bisa terkendali, seiring kemampuan pengelolaan dampaknya serta pertumbuhan kapasitas jalan. Dengan dua (2) kendaraan roda dua per keluarga, kebutuhan transportasi murah sudah relatif terpenuhi. Dengan demikian, mulai kendaraan roda dua ke-3 dan seterusnya, bisa dikenakan tarif tambahan (progresif) sesuai ketentuan UU. Untuk penerapan tarif progresif roda 4, tidak ada salahnya

mengambil angka yang lebih tinggi sebagaimana ketentuan UU, sehingga bisa menekan angka disparitas dan hedonisme serta berbagai dampak negatif akibat tingginya jumlah kendaraan roda empat.¹⁹

Pemilik kendaraan harus membayar lebih jika ingin membeli kendaraan kedua dan selanjutnya karena DPR sudah menyetujui Pajak Kendaraan Bermotor Progresif dan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor yang didesain untuk meredam jumlah kendaraan. Tarif kedua instrumen pajak itu sepenuhnya ditetapkan oleh pemerintah provinsi sehingga di setiap daerah akan berlainan. Misalnya, harga bahan bakar minyak (BBM) di DKI Jakarta dan Banten bisa saja berlainan karena tarif pajak BBM yang berbeda. Ketua Panitia Khusus Rancangan Undang-Undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Harry Azhar Azis mengungkapkan hal tersebut. Penerapan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Progresif diharapkan bisa menekan volume kendaraan. Dengan pajak ini, pemilik kendaraan pribadi membayar pajak lebih mahal untuk pemilikan kendaraan kedua dan selanjutnya.

Kendaraan milik pribadi pertama hanya akan dikenai PKB 2 persen terhadap nilai jual. "Namun, untuk kendaraan kedua dan selanjutnya, tarif PKB ditetapkan 2-10 persen tergantung keputusan pemerintah provinsi," ujarnya. Sebagai gambaran, jika mobil yang pertama dibeli Rp 100 juta, PKB atas mobil tersebut Rp 2 juta per tahun. Namun, jika mobil sejenis dibeli untuk kedua kali dan seterusnya, PKB yang dibebankan bisa lebih mahal, yakni Rp 3 juta-Rp 10 juta. Sebanyak 70 persen dari dana yang diperoleh dari pemungutan PKB dan juga pajak bahan bakar kendaraan diserahkan kepada pemerintah provinsi dan 30 persen lainnya untuk kabupaten serta kota. Pemerintah daerah wajib mengalokasikan 10 persen dari penerimaannya untuk infrastruktur jalan. Jenis kendaraan yang diatur adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya, baik di darat maupun air. Jenis kendaraan yang tidak dibebani aturan PKB ini adalah kereta api, kendaraan pertahanan, dan kendaraan kedutaan besar asing.²⁰

¹⁹ <http://gagasanhukum.wordpress.com/2010/04/22/pajak-daerah-untuk-rakyat/> diakses tanggal 30-04-2010

²⁰ <http://forum.otomotifnet.com/forum/archive/index.php/t-6116.html> diakses tanggal 04-03-2010

Ketua Umum Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) Gunadi Sindhuwinata mengemukakan pemberlakuan pajak kendaraan progresif yang dinilai tidak masuk akal. Pemerintah harus menjelaskan filosofi memberlakukan pajak progresif tersebut. "Pengusaha tidak pernah diajak bicara. Pajak progresif akan berdampak buruk bagi industri nasional," kata Gunadi. Ia menjelaskan, apabila alasan pemerintah memberlakukan pajak progresif untuk sekadar meningkatkan pendapatan pemerintah daerah, pajak seharusnya diturunkan saja sehingga akan mendorong pembelian kendaraan. Kalau alasannya adalah kemacetan sehingga jumlah kendaraan bermotor hendak dikurangi, pemerintah dinilai tidak masuk akal. Kemacetan terutama terjadi akibat minimnya pertumbuhan infrastruktur yang hanya 0,1 persen per tahun. Itu karena anggaran perbaikan jalan hanya 2 persen dari total APBN sekitar Rp 1.000 triliun. Pengurangan kendaraan bermotor juga tidak masuk akal karena penjualan mobil hanya 600.00 unit per tahun. Jumlah itu sangat kecil jika dibandingkan Jepang dengan 120 juta jiwa dengan angka penjualan mobil 6,5 juta unit per tahun.²¹

Dengan penjelasan yang ada sebelumnya peneliti merumuskan dalam perumusan masalah penelitian sebagai berikut:

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

I.3 Tujuan Penelitian :

1. Mengetahui potensi PKB di Propinsi DKI Jakarta selain dari yang telah ditetapkan dalam UU No. 28 tahun 2009.

²¹ *Ibid*

2. Mengetahui alternatif kebijakan pajak yang sebaiknya dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta perihal adanya keleluasaan daerah untuk menentukan tarif Pajak Kendaraan Bermotor sesuai dengan diberlakukannya UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

I.4 Signifikansi Penelitian :

1. Signifikansi akademis :

sebagai sarana untuk menambah pengetahuan, wawasan dan salah satu sarana bagi peneliti untuk mengkaji dan menganalisa teori yang didapat.

2. Signifikansi Praktis :

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan manfaat bagi pihak Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta dan Instansi lain yang terkait dalam Pajak Kendaraan Bermotor.

I.5 Sistematika Penelitian:

Penelitian penelitian ini terdiri dari 5 (lima) bab, dimana masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab. Hal ini dilakukan agar penelitian ini lebih sistematis dan teratur. Adapun sistematika penelitian penelitian sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini peneliti akan menggambarkan mengenai latar belakang permasalahan, permasalahan pokok, tujuan penelitian tesis, signifikansi penelitian, dan sistematika penelitian.

BAB II TINJAUAN LITERATUR

Pada bab ini terdiri atas tinjauan literatur yang berkaitan dengan topik pembahasan tesis ini disertai dengan ulasan penelitian sebelumnya. kerangka teori yang berkenaan dengan tema penelitian yang tidak jauh dari pokok permasalahan yang hendak diteliti oleh peneliti. Di bab ini peneliti mencoba mengaitkan antara teori, konsep dan pemikiran untuk memadukannya dengan seluruh materi yang ada kaitannya dengan masalah.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai metode penelitian yang digunakan, penentuan *site* penelitian, informan, teknik pengolahan data, teknik analisis data, dan proses penelitian.

BAB IV SEKILAS TENTANG UU No.28 TAHUN 2009 DAN PKB DI PROPINSI DKI JAKARTA

Pada bab ini membahas mengenai gambaran umum obyek penelitian yaitu mengenai UU No. 28 Tahun 2009 dan Pajak Kendaraan Bermotor Di Propinsi DKI Jakarta.

BAB V ANALISIS PERUBAHAN TARIF PAJAK DAERAH BERDASARKAN UU NO.28 TAHUN 2009 (STUDI KASUS: PAJAK KENDARAAN BERMOTOR (PKB) DI PROPINSI DKI JAKARTA)

Pada bab ini peneliti membahas seluruh uraian mengenai informasi dan data yang telah dikumpulkan dan dikaitkan dengan cara berpikir peneliti, mengenai Perubahan Tarif Pajak Daerah Berdasarkan Undang-Undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Nomor 28 Tahun 2009 pada PKB di Propinsi DKI Jakarta dan berlandaskan teori yang ada serta pendapat para pejabat, praktisi dan akademisi melalui data yang diperoleh berkaitan dengan analisis perubahan tarif pajak daerah.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Pada Bab ini terdiri atas simpulan hasil penelitian dan rekomendasi terhadap hasil temuan bagi sejumlah pihak terkait. Simpulan hasil penelitian memuat poin-poin inti dari uraian tentang analisis perubahan tarif pajak daerah, sementara saran bertolak dari sejumlah kelemahan yang didapat atas hasil temuan sehingga masukan dalam saran ini bermanfaat terhadap pelaksana perpajakan di tingkat daerah.



BAB II

TINJAUAN LITERATUR

I. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, peneliti melihat hasil penelitian terdahulu, mengenai Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), penelitian *pertama* yaitu penelitian berupa tesis yang dilakukan oleh Suropati Dosowarso Merdeka (Pascasarjana FISIP UI, 1997) dengan judul Analisis Pelaksanaan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor

Khususnya Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Secara Progresif (Studi Kasus di SAMSAT DKI Jakarta). Tesis ini menjelaskan mengenai pemerintah dalam hal ini Pemerintah Daerah Propinsi DKI Jakarta memberlakukan peraturan atau kebijakan perpajakan mengenai kepemilikan mobil pribadi lebih dari satu dengan dikenakan “tarif progresif PKB” dengan maksud selain untuk penerimaan juga mengurangi penggunaan mobil-mobil pribadi di jalan-jalan raya dan faktor keadilan. Sehingga dalam pelaksanaannya cukup lemah dan menjadi tidak efektif dan tidak efisien untuk dilaksanakan.

Pada pembahasan di peroleh hasil analisis bahwa kebijaksanaan perpajakan tersebut tidak dapat dipertahankan lagi atau lebih baik dicabut sehingga untuk meningkatkan kinerja dari Samsat yang menangani PKB dan BBNKB (baik dilihat dari sisi potensi dan penerimaannya) perlu adanya kebijaksanaan perpajakan yang merupakan reformasi sehingga lebih jelas, adil, sederhana dan ekonomis. Dan hal itu telah dilakukan oleh pemerintah melalui UU No. 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dan PP No. 19 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah yang telah memperbarui kebijakan-kebijakan pajak tersebut.

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

Berdasarkan hasil analisis penelitian tersebut dapat disimpulkan, pertama, jumlah penduduk DKI Jakarta sebesar 8.399.056 jiwa tahun 2001, serta didukung oleh pertumbuhan ekonomi rata-rata 2,54% per tahun (1997-2001), memberikan

kontribusi terhadap pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sektor tersier sebesar 63,38% dengan kontribusi terhadap sektor angkutan jalan raya (kendaraan bermotor) sebesar Rp. 2.014.978 pada tahun 2000 dan Rp. 2.114.816 pada tahun 2001 dengan pertumbuhan setiap tahun 6,58%. Dengan pertumbuhan ekonomi yang ada di DKI Jakarta akan diikuti pula dengan pertumbuhan sektor transportasi angkutan jalan raya sebesar Rp. 99.838. Oleh sebab itu, pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi akan mendorong pertumbuhan tingkat produktivitas penduduk yang potensial yang bekerja di DKI Jakarta yang berjumlah 1.792.149 jiwa tahun 2000 dan 2.711.287 jiwa tahun 2001 dari jumlah penduduk yang ada di DKI Jakarta. Jumlah penduduk potensial inilah yang dimungkinkan untuk dapat membeli kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2000 sebanyak 3.164.000 kendaraan bermotor menjadi 3.420.000 kendaraan bermotor pada tahun 2001, sehingga terjadi peningkatan jumlah kendaraan sebesar 256.000 kendaraan bermotor. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor ini secara langsung akan mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB di Propinsi DKI Jakarta.

Kedua, Jumlah Kendaraan Bermotor yang sangat besar jumlahnya di Jakarta sangat berpengaruh sekali terhadap penerimaan PKB dan BBNKB, tetapi kenyataannya hasil yang didapat belum optimal. Hal ini disebabkan oleh adanya wajib pajak yang tidak daftar ulang hingga tahun 2000 mencapai 308.855 kendaraan bermotor dengan jumlah pajak tak tertagih Rp. 84.522.534.715, Sulit dan Tidak Aktifnya Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Dijalan, Tidak optimalnya penerapan pajak progresif, adanya mobil-mobil selundupan yang belum teregistrasi oleh Dipenda sebagai potensi Pajak, serta adanya Peminjaman KTP dan Tembak KTP dalam proses perpanjangan STNK sehingga mengurangi potensi perolehan BBNKB.

Tabel. II.1
Hasil Penelitian Terdahulu Tentang
Pajak Kendaraan Bermotor
Di Propinsi DKI Jakarta

Judul Penelitian	Hasil Penelitian	
	Perbedaan	Persamaan
(Tahun 2001)	• peraturan atau kebijakan	• Lingkup Analisisnya

<p>Analisis Pelaksanaan Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor Khususnya Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Secara Progresif (Studi Kasus di SAMSAT DKI Jakarta)</p>	<p>perpajakan mengenai kepemilikan mobil pribadi lebih dari satu dengan dikenakan “tarif progresif PKB”</p> <p>Kebijakan pajak mengenai tarif progresif PKB tidak dapat dipertahankan lagi atau lebih baik dicabut untuk meningkatkan kinerja dari Samsat yang menangani PKB dan BBNKB.</p> <p>perlu adanya kebijaksanaan perpajakan yang lebih jelas, adil, sederhana dan ekonomis.</p>	<p>mengenai Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Di Propinsi DKI Jakarta.</p> <p>Tujuannya untuk meningkatkan penerimaan Daerah melalui pos pajak daerah</p>
<p>Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Faktor-faktor yang mempengaruhi elastisitas pajak. Seberapa besar peranan jumlah kendaraan bermotor, pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan ekonomi 	<ul style="list-style-type: none"> • Lingkup Analisisnya mengenai Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) Di Propinsi DKI Jakarta. <p>Tujuannya untuk</p>

Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor di Propinsi DKI Jakarta	akan mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB Belum optimal penerimaan PKB dan BBNKB. Hal ini disebabkan oleh adanya wajib pajak yang tidak daftar ulang kendaraan bermotor, Sulit dan Tidak Aktifnya Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Dijalan, Tidak optimalnya penerapan pajak progresif, adanya mobil-mobil selundupan yang belum teregistrasi oleh Dipenda sebagai potensi Pajak, serta adanya Peminjaman KTP dan Tembak KTP dalam proses perpanjangan STNK sehingga mengurangi potensi perolehan BBNKB.	meningkatkan penerimaan Daerah melalui pos pajak daerah
---	---	---

Dari dua hasil penelitian tersebut diatas, peneliti belum menemukan penelitian mengenai bentuk skenario kebijakan pajak yang tepat pada PKB yang menjadi permasalahan pokok penelitian kali ini. Oleh karena itu, penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah pengetahuan dalam hal Pajak Kendaraan Bermotor, terutama di Propinsi DKI Jakarta.

II.2 Pajak Secara Umum

Pajak adalah bantuan, baik secara langsung maupun tidak langsung yang dipaksakan oleh kekuasaan publik (Negara) dari penduduk atau dari masyarakat untuk membiayai pembangunan dari suatu Negara. Agar pajak tersebut dapat mencapai sasarannya, maka dalam pelaksanaannya harus memperhatikan beberapa azas, agar selalu mengacu kepada kepentingan yang luas dan adil.

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

*"A tax is a compulsory contribution from the person to the government to defray the expenses incurred in the common interest of all without reference to special benefits conferred"*²³

Kemudian definisi lain menurut Leroy Beaulieu, dalam bukunya berjudul "*Traite De La Science Des Finances*" yang dikutip oleh Santoso Brotodiharjo dalam bukunya "Pengantar Ilmu Hukum Pajak" memberikan definisi pajak sebagai berikut: "pajak adalah bantuan, baik secara langsung maupun tidak langsung yang dipaksakan oleh kekuasaan publik dari penduduk atau dari barang untuk menutup belanja pemerintahan".²⁴ Definisi tersebut sesuai dengan Suparmoko yang memberikan definisi pajak sebagai berikut: "Pajak adalah pembayaran iuran oleh rakyat kepada pemerintahan yang dapat dipaksakan dengan tanpa balas jasa yang secara langsung dapat ditunjuk".²⁵

Finance Maps of World mendefinisikan pajak sebagai berikut :

"In general, tax can be defined as a levy or other type of a financial charge or fee imposed by state or central governments on legal entities or individuals. Local authorities like local governments, provincial governments, counties and municipal corporations also have

²² Rochmat Soemitro, *Asas dan Dasar Perpajakan*, Cetakan Ke IV, Bandung : Eresco NV, 1990, hal. 5

²³ Safri Nurmantu, *Dasar-Dasar Perpajakan*, Jilid I, Cetakan Pertama, Jakarta: Indo-Hill, 1994, hal.11

²⁴ R Santoso Brotodiharjo, *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, Cetakan Ke III, Bandung: Eresco NV, 1989, hal.23

²⁵ Suparmoko M, *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktik*, Edisi 4, Yogyakarta: Penerbit BPFE, 1997, hal. 94

the right to impose taxes. The rates, rules, and regulations of taxation differ from one country to another and they are complex in character. Tax is a principal source of revenue for a country's government. The Internal Revenue Service, or IRS, is a government agency of the United States and it is primarily responsible for collection of taxes in that country. A country's tax laws determine who should bear the tax burden, or who should pay tax. The tax rate is imposed as a certain percentage of the income earned. Taxation policies play an important role in the financial and economic development of a country. The default or partial payment of taxes attracts penalties. The penalties can be civil or criminal penalties.”²⁶

Dari definisi tersebut, peneliti memiliki pandangan bahwa pajak merupakan pungutan yang dapat dipaksakan oleh negara kepada rakyatnya. Selain itu kewenangan pemungutan ada yang di tingkat pemerintah pusat, propinsi, kota dan kabupaten setara dengan pemerintahan daerah. Dengan adanya unsur paksaan dalam memungut pajak tersebut, maka sanksi yang diberikan apabila lalai memenuhi kewajiban perpajakannya dapat sanksi berupa denda atau pun pidana lainnya.

Secara hukum, pajak dapat didefinisikan sebagai iuran wajib kepada pemerintah yang bersifat memaksa dan legal (berdasarkan undang-undang), sehingga pemerintah mempunyai kekuatan hukum untuk menindak wajib pajak yang tidak memenuhi kewajibannya. Walaupun pajak sifatnya memaksa, pemerintah tidak mempunyai kewajiban untuk membalas jasa secara langsung kepada para pembayar pajak. Pajak dipungut untuk menjalankan roda pemerintahan.²⁷

Lebih lanjut Pratama dan Mandala mendefinisikan pajak secara ekonomi. Pajak dapat didefinisikan sebagai pemindahan sumber daya yang ada di sektor rumah tangga dan perusahaan ke sektor pemerintah melalui mekanisme pemungutan tanpa wajib memberi balas jasa langsung. Jika pungutan pemerintah

²⁶ <http://finance.mapsofworld.com/tax/meaning.html>, diakses pada rabu, 10 Maret 2010

²⁷ Pratama Raharja dan Mandala Manurung, *Teori Ekonomi Makro(suatu pengantar)*, Edisi kedua. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2004. Hal 258

sifatnya memberikan balas jasa langsung, maka pungutan tersebut disebut retribusi.²⁸

Dari beberapa definisi pajak yang disampaikan oleh para ahli diatas, peneliti mencoba menyimpulkan bahwa pajak adalah Sejumlah uang yang dipungut secara legal dan wajib kepada individu, kelompok atau badan yang disetorkan kepada kas negara untuk kepentingan negara dan kesejahteraan masyarakat. Uang yang dipungut tersebut tidak diberikan kontraprestasi secara langsung kepada pihak yang dipungut. Mengenai siapa yang dipungut pajak, atas apa yang dipungut pajak, besar jumlah uang yang dipungut dan sanksi yang dikenakan ditetapkan oleh Undang-Undang.

Lebih lanjut Adam Smith (1723-1790) menjabarkan dalam 4 (empat) ajaran atau pedoman yang disebut *The Four Canons of Adam Smith* atau yang lebih populer dengan *The Four Maxims*. Ajaran ini memberikan pedoman bahwa hukum pajak harus mengabdikan pada keadilan. Menurut teori ini, agar peraturan pajak itu adil, maka harus memenuhi 4 syarat, yaitu: *Equality*, azas ini menekankan pada pentingnya keseimbangan berdasarkan kemampuan masing-masing subjek pajak. Pemungutan pajak yang dilakukan terhadap semua subjek pajak harus sesuai dengan batas kemampuan masing-masing, sehingga dalam azas ini setiap orang yang mempunyai kondisi yang sama harus dikenai pajak yang sama pula. Azas ini kemudian menjadi inspirasi bagi para pakar pajak selanjutnya. Akibatnya, maxim pertama ini menjadi unsur dalam azas keadilan yang muncul pada era berikutnya. *Certainty*, yakni bahwa di dalam pemungutan pajak harus ada kepastian hukum, yaitu kepastian mengenai hukum yang mengaturnya, kepastian mengenai subjek pajak, kepastian mengenai objek pajak, dan kepastian mengenai tata cara pemungutannya. Kepastian ini menjamin setiap orang untuk tidak ragu-ragu untuk menjalankan kewajiban perpajakannya, karena segala sesuatunya sudah jelas. Seperti halnya dengan maxim pertama, maka dalam maxim kedua pada era berikutnya memberikan inspirasi bagi lahirnya azas yuridis.

Kemudian *Conveniency of Payment*, beliau menekankan pentingnya saat dan waktu yang tepat bagi wajib pajak dalam memenuhi kewajiban

²⁸ *Ibid*

perpajakannya. Sangat bijaksana jika potongan pajak dilakukan pada saat wajib pajak menerima penghasilannya yang sudah memenuhi syarat objektifnya (yaitu suatu syarat di mana wajib pajak mempunyai penghasilan di atas penghasilan minimumnya). Maxim yang ketiga ini, seperti halnya dengan maxim kedua dan ketiga di atas, merupakan inspirasi dari azas ekonomis. Keempat *Efficiency*, artinya biaya yang dikeluarkan dalam melaksanakan pemungutan pajak tidak boleh lebih besar dari jumlah pajak yang dipungut. Pemungutan pajak sebaiknya memperhatikan mekanisme yang dapat mendatangkan pemasukkan pajak yang sebesar-besarnya dan biaya yang sekecil-kecilnya. Seperti halnya dengan maxim sebelumnya, maxim keempat ini juga menjadi inspirasi bagi azas finansial.²⁹

Suatu sistem perpajakan dapat dikatakan baik apabila dalam sistem tersebut telah memenuhi azas-azas pemungutan pajak dan harus dirancang sedemikian rupa sehingga memenuhi kriteria-kriteria keadilan, efisiensi dan kemudahan administrasi. Sistem perpajakan terdiri dari 3 (tiga) unsur pokok, yaitu kebijakan pajak (*Tax Policies*), Undang-undang Pajak (*Tax Laws*) dan Administrasi Pajak (*Tax Administrasi*), yaitu: Kebijakan Pajak (*tax policy*) Dalam sistem perpajakan, baik Undang-Undang perpajakan maupun peraturan pelaksanaan, harus dipahami dan berkesinambungan. Pertama, Kebijakan memuat alternatif-alternatif dari berbagai sistem perpajakan, namun tetap bertumpu pada azas-azas yang telah ditentukan. Alternatif-alternatif dalam kebijakan pajak (*tax policy*), yaitu: Pajak apa yang akan dipungut?, Siapa yang akan dijadikan subjek pajak? Apa saja yang merupakan objek pajak?, Berapa besarnya tarif pajak?, dan Bagaimana prosedurnya?.³⁰

Prosedur perpajakan yang dimaksud adalah apakah pemungutan pajak akan memakai sistem *self assessment*, *official assessment*, atau *withholding*.³¹ Pengertian *Self Assessment System* adalah suatu sistem perpajakan yang memberi kepercayaan kepada Wajib Pajak untuk memenuhi dan melaksanakan sendiri kewajiban dan hak perpajakannya. *Official Assessment System* adalah suatu sistem perpajakan dalam mana inisiatif untuk memenuhi kewajiban perpajakan berada di

²⁹ Rochmat Soemitro, *Pajak dan Pembangunan*, Bandung: PT. Eresco, 1990, hal.15

³⁰ R. Mansyuri, *Pajak Penghasilan Lanjutan*, Jakarta: YP4, 1994, hal. 18-23

³¹ Haula Rosdiana, *Pajak: Teori dan Kebijakan*, Depok: Pusat Kajian Administrasi FISIP UI, 2004, hal. 65-66

pihak fiskus. *Withholding tax system* adalah suatu sistem perpajakan dimana pihak ketiga diberi kepercayaan (kewajiban), atau diberdayakan (*empowerment*) oleh undang-undang perpajakan untuk memotong pajak penghasilan sekian persen dari penghasilan yang dibayarkan kepada Wajib Pajak.³²

Kedua, yang dimaksud *tax law* menurut Mansury, adalah seperangkat peraturan perpajakan yang terdiri dari Undang-Undang beserta peraturan pelaksanaannya, Undang-undang perpajakan merupakan unsur pokok dari sistem perpajakan. Dalam undang-undang perpajakan diatur mengenai pokok pikiran yang bersifat prinsip, sedangkan peraturan pelaksanaannya berupa Peraturan Pemerintah, Keputusan Presiden, Keputusan Menteri, dan seterusnya. Pada prinsipnya *tax law* ini bertujuan memberikan dampak positif bagi kepentingan ekonomi nasional, mencegah upaya-upaya *tax avoidance* (penghindaran pajak), *tax evasion* (penyelundupan pajak), serta penyalahgunaan wewenang.

Pemungutan pajak di Indonesia didasarkan pada kebijakan publik yang diatur dengan undang-undang. Dijelaskan bahwa dalam dimensi subyek, kebijakan publik adalah kebijakan dari pemerintah. Maka itu salah satu ciri kebijakan adalah “*what government do or not to do*”, kebijakan dari pemerintahlah yang dianggap kebijakan resmi dan dengan demikian mempunyai kewenangan yang dapat memaksa masyarakat untuk mematuhi.³³

Ketiga, administrasi perpajakan yang mana menurut Norman D. Nowak, sebagaimana dikutip oleh Mansury, disebutkan bahwa administrasi perpajakan merupakan kunci keberhasilan pelaksanaan kebijakan perpajakan. Oleh karena itu, administrasi perpajakan yang baik mempunyai dasar-dasar sebagai berikut:³⁴

- a. Kejelasan dan kesederhanaan dari ketentuan Undang-undang yang memudahkan bagi administrasi dan memberikan kejelasan bagi wajib pajak.

³² http://pustaka.ut.ac.id/puslata/online.php?menu=bmpshort_detail2&ID=218 diakses tanggal 02-02-2010

³³ Said Zainal Abidin, *Kebijakan Publik*, cetakan kedua, Jakarta: Yayasan Pancur Siwah, 2004, hal 22

³⁴ R. Mansury, *Konsep utama Pajak Penghasilan Indonesia*, Jakarta: PT. Bina Rena Pariwara, 1996, hal.19

- b. Kesederhanaan akan mengurangi penyelundupan pajak. Memberikan kemudahan untuk dipahami, maupun kesederhanaan untuk dilaksanakan oleh aparat dan untuk dipatuhi dalam memenuhi kewajiban pajaknya oleh wajib pajak.
- c. Reformasi dalam bidang perpajakan yang realistis harus mempertimbangkan kemudahan tercapainya efisiensi dan efektivitas administrasi perpajakan, semenjak dirumuskan kebijakan perpajakan.
- d. Administrasi perpajakan harus memperhatikan penataan pengumpulan, pengolahan, dan pemanfaatan informasi tentang subjek pajak dan objek pajak.

Dalam perpajakanpun dikenal dengan prinsip-prinsip pemungutan pajak. Fritz Neumark sebagaimana yang dikutip oleh Safri Nurmantu, memperkenalkan prinsip-prinsip pemungutan pajak yang antara lain terdiri dari Prinsip *revenue productivity*, prinsip ini berkaitan dengan dua hal, pertama, *the principle of adequacy*, maksudnya adalah bahwa sistem pemungutan pajak harus dapat menjamin penerimaan Negara yang dapat mencukupi semua biaya pengeluaran, kedua, *the principle of adaptability*, bahwa sistem perpajakan hendaknya fleksibel untuk menghasilkan penerimaan tambahan bagi Negara. Kedua, Prinsip *social justice* yaitu suatu sistem perpajakan yang baik, hendaknya memperhatikan keadilan sosial, yaitu suatu sistem perpajakan yang memperhatikan; *the principle of universality, the equality principle, the ability to pay principle of redistribution of income.*³⁵

Selanjutnya yang ketiga, Prinsip *economic goals*, sistem perpajakan dapat digunakan sebagai alat mencapai tujuan ekonomi, oleh sebab itu prinsip ini menekankan bahwa perpajakan haruslah dapat memacu kegiatan ekonomi melalui instrument tarif maupun dasar pengenaan pajak. Kemudian yang keempat, Prinsip *ease administration and compliance*, Prinsip dari Fritz Neumark ini adalah menekankan pada pentingnya suatu sistem perpajakn yang mudah administrasinya dan mudah dipahami (*comprehensible*), tidak boleh menimbulkan keragu-raguan, atau penafsiran yang berbeda, tetapi harus memberikan kejelasan (*must be un*

³⁵ Safri nurmantu, *Op.cit*, 1994

ambiguous and certain) bagi semua pihak.(2) undang-undang perpajakan tidak boleh sering berubah, (3) biaya pemungutan pajak harus pada tingkat serendah-rendahnya. Biaya-biaya tersebut tidak hanya biaya yang dikeluarkan oleh pemerintah saja(*administrative cost*), tetapi juga biaya-biaya yang dikeluarkan oleh wajib pajak (*compliance cost*),(4) pembayaran pajak harus sedapat mungkin tidak memberatkan wajib pajak (*convenience*).³⁶

Dalam kerangka perpajakan, pajak merupakan penerimaan Negara yang membeli kontribusi yang sangat berarti dalam roda perekonomian Negara. Selain itu pajak memiliki tujuan lain yang membuat pajak dapat dipaksakan, sebagaimana kutipan berikut:

“The taxation framework of a particular country contributes to the economy and finance of that country to a significant extent. Taxes are imposed for these four important needs:

- a. **Revenue:** *Revenue is the principal need for taxation. The money collected in the process of taxation is spent for public utility investments and building social infrastructure.*
- b. **Redistribution:** *This refers to a balanced distribution of wealth among all sections of the society.*
- c. **Repricing:** *Tax is imposed to control the consumption of harmful substances like tobacco and alcohol.*
- d. **Representation:** *Taxation represents accountability and improved governance.*

*The four needs, or purposes, of taxation are collectively known as the four "R"s. The taxation law decides to whom a tax should be imposed, or who should bear the tax burden. The tax rate is the percentage on which a tax is imposed.”*³⁷

Mardiasmo dalam bukunya membagi pajak dalam kelompok-kelompok menurut golongan, sifat dan wewenang pemungut.³⁸

1. Menurut Golongan

- a. Pajak Langsung, yaitu pajak yang harus dipikul sendiri oleh wajib pajak dan tidak dapat dibebankan atau dilimpahkan kepada orang lain. Definisi

³⁶ *Ibid*

³⁷ <http://finance.mapsofworld.com/tax/> diakses tanggal 10-03-2010

³⁸ Mardiasmo, *Perpajakan*, Yogyakarta: Andi Yogyakarta, 1999, hal. 6

tersebut senada dengan yang didefinisikan oleh Finance Maps of World sebagai berikut:

“A direct tax is a form of tax is collected directly by the government from the persons who bear the tax burden. Taxable individuals file tax returns directly to the government. Examples of direct taxes are corporate taxes, income taxes, and transfer taxes.”³⁹

- b. Pajak tidak langsung, yaitu pajak yang pada akhirnya dapat dibebankan atau dilimpahkan kepada orang lain. Definisi tersebut senada dengan yang didefinisikan oleh Finance Maps of World sebagai berikut:

“An indirect tax is a form of tax collected by mediators who transfer the taxes to the government, and also perform functions associated with filing tax returns. The customers bear the final tax burden. Examples of indirect taxes are sales tax and value added tax (VAT).”⁴⁰

2. Menurut Sifat

- a. Pajak Subjektif, yaitu pajak yang berpangkal atau berdasarkan pada subjeknya, dalam arti memperhatikan keadaan diri Wajib Pajak.
- b. Pajak Objektif, yaitu pajak yang berpangkal pada objeknya, tanpa memperhatikan keadaan diri wajib pajak atau yang bersifat kebendaan.⁴¹

3. Menurut Wewenang Pemungut

- a. Pajak Pusat, yaitu pajak yang dipungut oleh pemerintah pusat dan digunakan untuk membiayai rumah tangga Negara.
- b. Pajak Daerah, yaitu pajak yang dipungut oleh pemerintah daerah dan digunakan untuk membiayai rumah tangga daerah.

Dalam hal kewenangan pemungutan pajak, Teresa Ter-Minessian memberikan beberapa kriteria dan pertimbangan yang diperlukan dalam

³⁹ <http://finance.mapsofworld.com/tax/meaning.html> diakses tanggal 10-03-2010

⁴⁰ *Ibid*

⁴¹ Munawir HS, *Perpajakan*, Yogyakarta: Penerbit Liberty, 1997, hal.21-24

pemberian kewenangan perpajakan kepada tingkat Pemerintah Pusat, Propinsi dan Kabupaten/Kota, yaitu:⁴²

1. Pajak yang dimaksudkan untuk tujuan stabilisasi ekonomi dan cocok untuk tujuan distribusi pendapatan seharusnya tetap menjadi tanggungjawab pemerintah pusat.
2. Basis Pajak yang diserahkan kepada daerah seharusnya tidak terlalu “*mobile*”. Pajak daerah yang sangat “*mobile*” akan mendorong pembayar pajak merelokasi usahanya dari daerah yang beban pajaknya tinggi ke daerah yang beban pajaknya rendah. Sebaliknya, basis pajak yang tidak terlalu “*mobile*” akan mempermudah daerah untuk menetapkan tarif pajak yang berbeda sebagai cerminan dari kemampuan masyarakat. Untuk alasan ini pajak konsumsi di banyak Negara yang diserahkan kepada daerah hanya karena pertimbangan wilayah daerah yang cukup luas (seperti propinsi Kanada). Dengan demikian, basis pajak yang “*mobile*” merupakan persyaratan utama untuk mempertahankan ditingkat pemerintah yang lebih tinggi (Pusat/Propinsi).
3. Basis pajak yang distribusinya sangat timpang antar daerah, seharusnya diserahkan kepada Pemerintah Pusat.
4. Pajak Daerah seharusnya “*visible*”, dalam arti bahwa pajak seharusnya jelas bagi pembayar pajak daerah, objek dan subjek pajak dan besarnya pajak terutang dapat dengan mudah dihitung sehingga dapat mendorong akuntabilitas daerah.
5. Pajak Daerah seharusnya tidak dapat dibebankan kepada penduduk daerah lain, karena akan memperlemah hubungan antar pembayar pajak dengan pelayanan yang diterima (pajak adalah fungsi dari pelayanan)
6. Pajak Daerah seharusnya dapat menjadi sumber penerimaan yang memadai untuk menghindari ketimpangan fiskal vertikal yang besar. Hasil penerimaan, idealnya, harus elastis sepanjang waktu dan seharusnya tidak terlalu berfluktuasi.

⁴² Dikutip dari Machfud Sidik, disampaikan dalam Acara Orasi Ilmiah dengan Tema “ *Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan Daerah Melalui Penggalan Potensi Daerah Dalam Rangka Otonomi Daerah*” Acara Wisuda XXI STIA LAN Bandung Tahun Akademik 2001/2002, Bandung, 10 April 2002

7. Pajak yang diserahkan kepada daerah seharusnya relatif mudah diadministrasikan atau dengan kata lain perlu pertimbangan efisiensi secara ekonomi berkaitan dengan kebutuhan data, seperti identifikasi jumlah pembayar pajak, penegakkan hukum (*law-enforcement*) dan komputerisasi.
8. Pajak dan retribusi berdasarkan prinsip manfaat dapat digunakan secukupnya pada semua tingkat pemerintahan, namun penyerahan kewenangan pemungutannya kepada daerah akan tepat sepanjang manfaatnya dapat dilokalisir bagi pembayar pajak lokal.

II.2 Pajak Daerah

Ciri utama yang menunjukkan suatu daerah otonom mampu berotonomi yaitu terletak pada kemampuan keuangan daerah. Artinya, daerah otonom harus memiliki kewenangan dan kemampuan untuk menggali sumber-sumber keuangan sendiri, mengelola dan menggunakan keuangan sendiri yang cukup memadai untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerahnya. Ketergantungan kepada bantuan Pusat harus seminimal mungkin, sehingga PAD khususnya pajak dan retribusi daerah harus menjadi bagian sumber keuangan terbesar, yang didukung oleh kebijakan perimbangan keuangan Pusat dan Daerah sebagai prasyarat mendasar dalam sistem pemerintahan negara.

Berkaitan hal tersebut, optimalisasi sumber-sumber PAD perlu dilakukan untuk meningkatkan kemampuan keuangan daerah. Untuk itu diperlukan intensifikasi dan ekstensifikasi subyek dan obyek pendapatan. Dengan melakukan efektifitas dan efisiensi sumber atau obyek pendapatan daerah, maka akan meningkatkan produktivitas PAD tanpa harus melakukan perluasan sumber atau obyek pendapatan baru yang memerlukan studi, proses dan waktu yang panjang.

Secara umum, upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah dalam rangka meningkatkan pendapatan daerah melalui optimalisasi intensifikasi pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah, antara lain dapat dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut:⁴³

1. memperluas basis penerimaan.

⁴³ Anggito Abimanyu, *Op.cit.*, hal. 61

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

Selanjutnya, ekstensifikasi perpajakan juga dapat dilakukan, yaitu melalui kebijaksanaan Pemerintah untuk memberikan kewenangan perpajakan yang lebih besar kepada daerah pada masa mendatang. Untuk itu, perlu adanya perubahan dalam sistem perpajakan Indonesia sendiri melalui sistem pembagian langsung atau beberapa basis pajak pajak Pemerintah Pusat yang lebih tepat dipungut oleh Daerah.⁴⁴

Munculnya istilah pajak daerah adalah konsekuensi logis dari adanya pembagian tugas dan kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah sehingga beberapa tugas pemerintah pusatpun didesentralisasikan ke pemerintah daerah. Pemberian kewenangan kepada daerah untuk menarik pajak daerah merupakan salah satu aspek penting yang tercakup dalam desentralisasi fiskal pada sisi penerimaan. Pajak daerah merupakan salah satu sumber pendapatan daerah yang penting untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah, yang merupakan salah satu bentuk peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan otonomi daerah. Sistem perpajakan daerah sebenarnya merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sistem perpajakan yang berlaku secara nasional.⁴⁵

Yang dimaksud daerah disini adalah daerah yang berhak mengurus rumah tangganya sendiri (daerah otonom), yang dibagi menjadi Daerah Propinsi dan Daerah Kabupaten. Pada hakekatnya tidak ada perbedaan pengertian yang pokok antara Pajak Negara dan Pajak Daerah mengenai prinsip-prinsip umum hukumnya, seperti subjek pajak, objek pajak. Perbedaannya yang ada hanya pada aparat pemungut dan penggunaan pajak.⁴⁶

Menurut Mardiasmo, Pajak Daerah adalah pajak yang dipungut daerah berdasarkan peraturan pajak yang ditetapkan oleh daerah untuk kepentingan

⁴⁴ *Ibid*, hal. 62.

⁴⁵ Roy V. Salomo dan M. Ikhsan, *Keuangan Daerah di Indonesia*, Jakarta : STIA LAN Press, 2002, hal 76

⁴⁶ Mardiasmo, *Op.cit*, 1999, hal. 50

pembiayaan rumah tangga Pemerintah Daerah tersebut.⁴⁷ Lebih lanjut Richard M. Bird mendefinisikan pajak daerah (*local tax*) dengan karakteristik sebagai berikut:

48

A 'trully local' tax might be defined as one that is:

- a. Assessed by a local government*
- b. At rates dedicated by that government*
- c. Collected by that government, and*
- d. Whose proceeds accrue to that government*

Sesuai dengan pengertian tersebut, pajak daerah dapat bersifat pajak asli daerah, yakni jenis-jenis pajak yang ditetapkan oleh daerah selaku daerah otonom, atau dapat pula berupa pajak yang berasal dari pajak-pajak negara (pusat) yang diserahkan kepada kepada daerah untuk menjadi sumber pendapatan daerah.

Khusus perpajakan Daerah, K.J. Davey menambahkan beberapa kriteria umum, sebagai berikut:⁴⁹

1. Kecukupan & Elastisitas
Prinsip memberikan pendapatan yang cukup dan elastis, artinya dapat mudah naik turun mengikuti naik/turunnya tingkat pendapatan masyarakat.
2. Keadilan
Adil dan merata secara *vertical*, artinya sesuai dengan tingkatan kelompok masyarakat dan *horizontal* artinya berlaku sama bagi setiap anggota kelompok masyarakat sehingga tidak ada yang kebal pajak.
3. Kemampuan Administratif
Administrasi yang fleksibel, artinya sederhana, mudah dihitung, pelayanan memuaskan bagi si wajib pajak.
4. Kesepakatan Politis
Secara politis dapat diterima oleh masyarakat, sehingga timbul motivasi dan kesadaran pribadi untuk membayar pajak (ketaatan membayar pajaknya tinggi).
5. Distorsi terhadap Perekonomian

⁴⁷ Mardiasmo, *Op.cit.*, 1999, hal. 51

⁴⁸ Richard M. Bird, (1999), *Threading The Fiskal Labirinth: Some Fiskal Issues In Fiskal Decentralization*, Tax Policy In Real World, Ed. Joel Slemrod, Melbourne: Cambridge University Press, hal. 147

⁴⁹ K.J. Davey, *Pembiayaan Pemerintah Daerah*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1988, hal.40-59

Implikasi pajak atau pungutan yang secara minimal berpengaruh terhadap perekonomian. Pada dasarnya setiap pajak atau pungutan akan menimbulkan suatu beban, baik bagi konsumen maupun produsen. Persoalannya, jangan sampai suatu pajak atau pungutan menimbulkan beban tambahan (*extra burden*) yang berlebihan, yang akan merugikan masyarakat secara menyeluruh (*dead-weight loss*).⁵⁰

Untuk mempertahankan prinsip-prinsip tersebut, maka perpajakan daerah harus memiliki ciri-ciri tertentu. Adapun ciri-ciri dimaksud, khususnya yang terjadi di banyak Negara sedang berkembang, adalah sebagai berikut:

1. Pajak daerah secara ekonomis dapat dipungut, berarti perbandingan antara penerimaan pajak harus lebih besar dibandingkan ongkos pemungutannya.
2. Relatif stabil, artinya penerimaan pajaknya tidak berfluktuasi terlalu besar, kadang-kadang meningkat secara drastis dan adakalanya menurun secara tajam.
3. *Tax basenya* harus merupakan perpaduan antara prinsip keuntungan (*benefit*) dan kemampuan untuk membayar (*ability to pay*).

Sebagai suatu sistem perpajakan, pajak daerah juga memerlukan suatu patokan-patokan sehingga keberadaannya benar-benar memberikan manfaat bagi Pemerintah Daerah dan juga masyarakatnya. Devas menentukan tolak ukur untuk menilai pajak daerah adalah sebagai berikut:⁵¹

1. Hasil (*Yield*), yaitu Memadai tidaknya hasil suatu pajak dalam kaitan dengan berbagai layanan yang dibiayainya; Stabilitas dan mudah tidaknya memperkirakan besar hasil itu; Elastisitas hasil pajak terhadap pertumbuhan penduduk; dan Perbandingan hasil pajak dengan biaya pungut.
2. Keadilan (*Equity*), yaitu: Dasar pajak dan kewajiban membayar harus jelas dan tidak sewenang-wenang; pajak bersangkutan harus adil secara horizontal, artinya beban pajak haruslah sama benar antara berbagai kelompok yang berbeda tapi dengan kedudukan ekonomi yang sama; harus adil secara vertikal, artinya kelompok yang memiliki sumber ekonomi yang sama besar

⁵⁰ Tjip Ismail, *Peraturan Pajak Daerah di Indonesia*, Jakarta:Departemen Keuangan RI, BAPEKKI Cetakan I, 2005, hal. 29

⁵¹ Nick Devas, *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*, terj. Masri Maris, Jakarta: UI-Press, 1989, hal. 61-62

memberikan sumbangan yang lebih besar daripada kelompok yang tidak banyak memiliki sumber daya ekonomi; dan pajak itu haruslah adil dari tempat ke tempat.

3. Daya Guna Ekonomi (*Economic Efficiency*), yaitu: Pajak hendaknya mendorong penggunaan sumberdaya secara berdaya guna dalam kehidupan ekonomi; mencegah jangan sampai pilihan konsumen dan pilihan produsen menjadi salah arah atau orang menjadi segan bekerja atau menabung; dan memperkecil “beban lebih” pajak.

4. Kemampuan Melaksanakan (*Ability to Implement*), yaitu : Suatu pajak haruslah dapat dilaksanakan, dari sudut kemauan politik dan kemauan tata usaha. Dalam menilai kemampuan administratif pengukurannya di lihat dari kemudahan dalam prosedur pemungutan pajak daerah, kemudahan data potensi objek pajak akan memberikan optimasi pemungutan pajak daerah.

Kemampuan politis diperlukan dalam mengenakan pajak, menetapkan struktur tarif, memutuskan siapa yang harus membayar dan bagaimana pajak tersebut ditetapkan, memungut pajak secara fisik, dan memaksakan sanksi terhadap para pelanggar.

5. Kecocokkan sebagai Sumber Penerimaan Daerah (*Suitablility as a Local Revenue Source*), yaitu: Haruslah jelas kepada daerah mana suatu pajak harus dibayarkan, dan tempat memungut pajak sedapat mungkin sama dengan tempat akhir beban pajak; pajak tidak mudah dihindari, dengan cara memindahkan objek pajak dari suatu daerah ke daerah lain; pajak daerah jangan hendaknya, mempertajam perbedaan-perbedaan antara daerah, dari segi potensi ekonomi masing-masing; dan pajak hendaknya tidak menimbulkan beban yang lebih besar dari kemampuan tata usaha pajak daerah.

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

⁵² Haula Rosdiana dan Rasin Tarigan, 2005, *Op.Cit*, hal. 92

berupa pelayanan dan besarnya persentase yang harus dialokasikan penda untuk pelayanan jenis pajak bersangkutan.⁵³

Dalam perkembangannya ternyata masalah tersebut demikian kompleksnya, setelah pembayar pajak menuntut, agar pemerintah secepat mungkin mengalokasikan dana-dana tersebut untuk perbaikan jalan dan jembatan, terutama yang berasal dari pungutan pajak. Seperti apa yang dikatakan oleh Jhon Due; "...perlawananan yang kuat dari pihak pemakai jalan terhadap pertambahan-pertambahan dalam tingkat-tingkat pajak tanpa alokasi yang baik; mereka merasa bahwa terlalu banyak yang telah dikeluarkan bila dibandingkan dengan apa yang telah diperolehnya".⁵⁴ Atas dasar itulah, dalam kebijakan UU yang baru, pemerintah mulai mengamanatkan dalam UU tersebut untuk mengalokasikan porsi pendapatan PKB minimal 10% sebagai bentuk *earmarking*.

II.3 Tarif

Secara sederhana, tarif didefinisikan sebagai harga yang berarti sewa ataupun ongkos yang harus dikeluarkan.⁵⁵ Sedangkan dalam perdagangan, tarif berarti harga, biaya dan bea.⁵⁶ Dalam sistem perdagangan internasional, tarif sendiri adalah sejenis pajak yang dikenakan atas barang-barang yang diimpor serta merupakan kebijakan perdagangan yang paling tua dan secara tradisional telah digunakan sebagai sumber penerimaan pemerintah.⁵⁷ Tarif sendiri dalam lingkup bisnis memiliki arti yang hampir sama dengan pajak (bea) dan itu merupakan pendapatan negara terbesar. Oleh karenanya, tinggi rendahnya tarif sangat penting sebab bisnis internasional umumnya dilaksanakan secara korporasi atau perseroan. Dimana korporasi atau perseroan tersebut bertindak lebih sebagai pengumpul pajak dari pada pembayar pajak sehingga

⁵³ Tjip Ismail, *Op.cit.*, hal. 184

⁵⁴ Azhari A.Samudra, *Perpajakan Di Indonesia: Keuangan, Pajak dan Retribusi*, Jakarta: Hecca Publishing, 2005, hal. 58.

⁵⁵ Tim Penyusun, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Cetakan Ketiga*, Jakarta; Balai pustaka, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1990, hal 796.

⁵⁶ Eddy Rinaldy, *Kamus Istilah: Perdagangan Internasional*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2000, hal.240

⁵⁷ Paul R. Krugman dan Maurice Obstfeld, *Ekonomi Internasional: Teori dan Kebijakan*, Terjemahan, Cetakan Keenam, Edisi Kedua, Jilid I, Jakarta: PT.RajaGrafindo Persada, 2002, hal. 223

berkepentingan dengan pajak tersebut dan berupaya agar beban pajak dapat diperingan.⁵⁸

Terutangnya suatu pajak sekurang-kurangnya harus memenuhi unsur-unsur rumus pajak, yakni adanya *tax base* atau dasar pengenaan pajak, *tax rate* atau tarif pajak dan adanya *tax payer* atau Wajib Pajak. Tarif pajak dikalikan dasar pengenaan pajak akan menghasilkan utang pajak atau *tax liability*, yang dapat juga disajikan dan persamaan :⁵⁹

$$\text{Pajak} = \text{Tarif} \times \text{Dasar Pengenaan Pajak}$$

$$(\text{Tax} = \text{Rate} \times \text{Base})$$

Dalam berbagai literatur perpajakan dikenal lima macam tarif pajak yakni tarif tetap (*fixed rate*), tarif proporsional (*proportional rate*), tarif progresif (*progressive rate*), tarif regresif (*regressive rate*) dan tarif degresif (*degressive rate*). Tarif tetap adalah tarif yang jumlah pajaknya dalam rupiah (atau dollar) bersifat tetap walaupun Objek Pajaknya jumlahnya berbeda-beda. Sedangkan yang dimaksud dengan tarif proporsional adalah tarif yang persentasenya tetap walaupun jumlah objek pajaknya berubah-ubah. Tarif Pajak yang bersifat progresif adalah tarif pajak yang makin tinggi objek pajaknya, maka makin tinggi pula prosentase tarif pajaknya. Adapun tarif pajak regresif adalah tarif pajak yang makin tinggi objek pajak, maka makin rendah prosentase tarifnya. Sedangkan tarif Pajak Degresif adalah tarif pajak yang apabila objek pajaknya makin tinggi, maka makin rendah tarifnya.⁶⁰Kaitannya dengan penelitian ini membahas tentang tarif progresif yang diterapkan pada sistem pemungutan PKB berdasarkan UU No.28 Tahun 2009.

Pengenaan tarif yang tinggi terhadap sektor bisnis tertentu misalnya akan memberikan pemasukan pendapatan yang tinggi pula kepada pemerintah. Akan tetapi disatu pihak merugikan perusahaan dan konsumen. Sedangkan dengan penurunan tarif disisi lain menjadikan perusahaan membuat keputusan baru yang

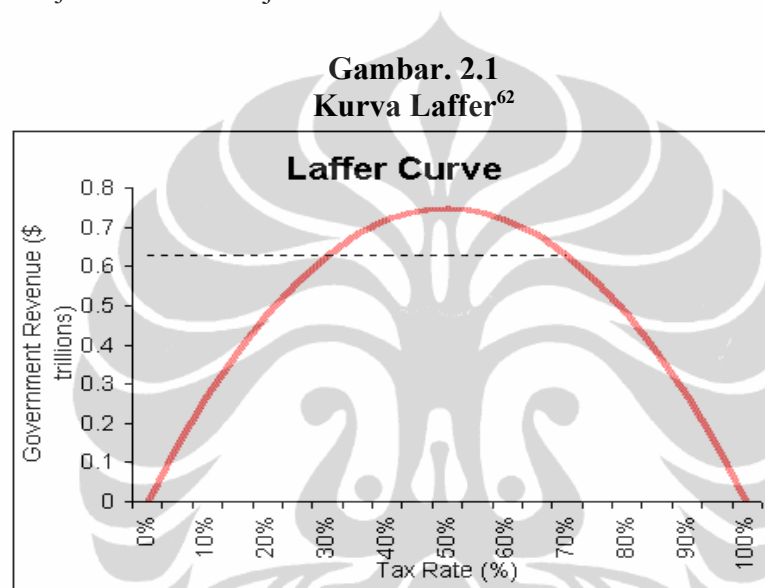
⁵⁸ Donald A. Ball dan Wendell H. McCulloch, *Bisnis Internasional 7th Ed.*, Terjemahan, buku kesatu, Jakarta: 2000, hal. 254

⁵⁹ http://pustaka.ut.ac.id/puslata/online.php?menu=bmpshort_detail2&ID=218 diakses tanggal 10-03-2010

⁶⁰ *Ibid*

menguntungkan dan membuat konsumen menjadi pihak yang terlindungi. Oleh karena itu penentuan tarif dalam lingkup bisnis internasional sendiri dimaksudkan untuk meningkatkan pendapatan Negara dan melindungi konsumen dalam negeri.⁶¹

Tarif pajak suatu Negara sangat mempengaruhi tingkat penerimaan Negara tersebut serta Menunjukkan adanya tingkat pajak di mana respons penawaran bernilai cukup besar, yang menghasilkan penurunan penerimaan pajak karena kenaikan tingkat pajak lebih lanjut. Hal itu ditunjukkan melalui kurva Laffer berikut ini:



Pada Kurva Laffer terdapat dua titik ekstrim. Pada titik ekstrim tingkat tarif pajak 0% pendapatan pemerintah dari pajak akan nihil, dan pada titik ekstrim kedua yaitu tingkat tarif pajak 100%, maka pendapatan pemerintah juga akan mendekati nihil, karena warganegara tidak akan mau membayar pajak, namun menemukan cara lain untuk menghindari pajak baik halal atau haram. Dengan kurva laffer, kita mengetahui, bahwa pada suatu titik, peningkatan tarif pajak justru akan mengurangi penerimaan negara dari pajak. Suatu studi yang difasilitasi oleh IMF awal tahun 2008 yang berdasarkan pada data empiris yang terdapat pada Russia, menyatakan bahwa penurunan tarif pajak mengakibatkan pengurangan terhadap jumlah pelaku penggelapan pajak (*tax evaders*), sebaliknya kenaikan tarif pajak akan membuat semakin banyak *honest-taxpayers* yang menjadi *tax evaders*. Sehingga menurut studi ini, perubahan tarif pajak, sangat

⁶¹ *Ibid*, 453

⁶² <http://www.peoi.org/Courses/Coursesen/mac/Resources/Image302.gif> diakses tanggal 05-04-2010

berpengaruh terhadap perilaku *taxpayers* apakah *comply* terhadap aturan pajak (*honest*) atau tidak (*evades*).

Studi ini juga menunjukkan bukti bahwa, perubahan jangka waktu audit juga memberikan efek yang sama seperti penurunan/kenaikan tarif pajak. Hal ini bisa menjadikan *trade off* bagi pengambil keputusan, antara memperbaiki pengawasan dan penegakkan aturan pajak atau mengurangi tarif pajak. Pertanyaan yang belum terjawab adalah apakah penurunan tarif pajak dapat meningkatkan penerimaan pajak bagi negara? Ternyata menurut *working paper* IMF ini, penurunan tarif pajak akan meningkatkan kepatuhan wajib pajak sehingga penerimaan pajak akan meningkat karenanya. Efek Laffer ternyata berasal dari meningkatnya kepatuhan wajib pajak dan bukan karena respon dari *labor supply*.

Model yang diajukan oleh studi ini sangat berguna bagi untuk menentukan kapan kepatuhan wajib pajak berdasarkan Laffer efek dapat terjadi. Kapan penurunan tarif pajak akan meningkatkan penerimaan pajak bahkan dalam jangka pendek. Yang perlu diperhatikan adalah seberapa kuat otoritas pajak negara yang bersangkutan. Jika otoritas pajaknya kuat, maka penurunan tarif tidaklah mempengaruhi kepatuhan wajib pajak, karena tindakan audit yang akan meyakinkan apakah wajib pajak itu patuh atau tidak. Jika otoritas pajaknya lemah, maka perubahan tarif pajak akan mempengaruhi kepatuhan wajib pajak. Sedangkan jika otoritas pajaknya setengah kuat, tarif pajak mempunyai peran yang sangat penting. Mungkin hal inilah yang menyebabkan OECD dalam laporannya di tahun 2001 menyatakan bahwa kebijakan penurunan tarif pajak di negara anggotanya tidak dapat meningkatkan kinerja penerimaan pajak negara tersebut dan hanya merupakan kebijakan yang bersifat politis.⁶³

Dalam bahasan ini peneliti akan membahas kebijakan tarif sebagai sarana atau cara untuk meningkatkan pendapatan asli daerah, hal tersebut senada dengan yang disampaikan oleh Mangkoesobroto bahwa:

⁶³ <http://maskokilima.wordpress.com/2008/11/04/tax-rate-compliance-and-laffer-curve/> 02-02-2010

“Secara substansial ada dua cara yang dapat dilakukan pemerintah untuk meningkatkan penerimaan pajak. Pertama, dengan menaikkan tarif pajak. Kedua, dengan memperluas basis pajak. Penerimaan pajak adalah hasil perkalian antara tarif dan basis pajak ($tax\ revenues = tax\ rate \times tax\ base$) ...”⁶⁴

Mengacu pada pernyataan tersebut, didalam UU No.28 Tahun 2009 mengatur tentang kedua hal itu yaitu adanya perubahan tarif pajak daerah dan perluasan basis pajak. Hal itu dilakukan untuk memberikan keleluasaan kepada daerah untuk menggali potensi di daerahnya dan meningkatkan pendapatan asli daerahnya.

IV. Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)

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

Motor Fuel Tax (Pajak Minyak atas Kendaraan bermotor) di Indonesia sudah menjadi pajak daerah yaitu Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB). *Motor Vehicle Licence Tax* (Pajak Lisensi atas Kendaraan Bermotor) di Indonesia dikenal dengan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) yang menjadi pajak daerah. *Licence Tax* (Pajak atas surat izin mengemudi) pajak ini sama dengan Surat Izin Mengemudi (SIM), dan *Motor Vehicle Purchase Tax* (Pajak Pembelian atas Kendaraan Bermotor) jenis pajak ini di Indonesia penerapannya sama dengan PPN.⁶⁵

Dalam pemungutan PKB seperti yang diatur dalam UU dan peraturan lainnya yang mengatur tentang pemungutan PKB dinyatakan bahwa tarif PKB

⁶⁴ A. Tony Prasentiantono (ed), *Kebijakan Ekonomi Publik Di Indonesia Substansi dan Urgensi*, Jakarta: PT. Gramedia, 1994, hal.152

⁶⁵ Azhari A.Samudra, *Op.cit*, 2005, hal. 61

ditetapkan dalam bentuk tabel yaitu penetapan tarif PKB yang didasarkan pada faktor-faktor tertentu. Adapun faktor-faktor tersebut diantaranya seperti jenis kendaraan bermotor, fungsi kendaraan bermotor, isi silinder (kapasitas mesin), jarak daripada As rodo (*axles*), umur kendaraan (tahun pembuatan atau perakitan), nilai jual kendaraan bermotor (nilai jual yang tercantum dalam tabel yaitu nilai jual kendaraan bermotor yang berlaku).

Ketentuan yang mengatur tentang PKB tersebut memiliki persamaan dengan pendapat yang disampaikan Schultz dan Lowell, bahwa dasar pengenaan pajak terhadap kendaraan bermotor dapat ditentukan dengan diantaranya *Gross weight/ net weight* (berat kotor atau berat bersih kendaraan bermotor); *horse power* (kekuatan mesin); *ownership* (kepemilikan); *seat capacity* (kapasitas tempat duduk); dan *type* (jenis kendaraan). Pertama, *Gross weight/ net weight* (berat kotor atau berat bersih kendaraan bermotor) disebabkan karena semakin berat suatu kendaraan, maka semakin besar pula kerusakan yang ditimbulkannya di jalan raya. Kedua, *horse power* (kekuatan mesin) disebabkan semakin besar *cylinder capacity* suatu kendaraan maka semakin besar pajaknya. Ketiga, *ownership* (kepemilikan) berhubungan dengan pemilikan kendaraan yaitu apakah milik pribadi atau badan dan sebanding dengan itu. Mengenai kriteria *ownership*, menurut pajak pembelian kendaraan dibedakan atas dua jenis, yaitu kendaraan umum dan kendaraan bermotor pribadi.

Untuk kendaraan umum, pajaknya lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi. *Seat capacity* berkaitan dengan sedikit atau banyaknya tempat duduk di kendaraan tersebut, besarnya pajak ikut diperhitungkan. *Type* dapat pula disebut jenis, dan yang perlu diperhatikan adalah tentang jenis kendaraan tersebut, apakah jenis sedan, truk, bis atau kendaraan roda dua dan tiga dan seterusnya.⁶⁶

II.4 Earmarking

Earmarked taxes adalah salah satu bentuk pungutan pajak yang hasil pajaknya diperuntukkan bagi tujuan lingkungan tertentu. *Earmarked taxes* sangat berkaitan dengan tingkat kenaikan dari hasil pajak dan kebutuhan pemerintah

⁶⁶ *Ibid*, hal 62

dalam membiayai pengeluarannya. Pungutan *earmarking* sudah mulai digunakan pada tahun 1960-an di banyak Negara, antara lain amerika, jepang, korea, dan afrika selatan, rusia dan georgina. *Earmarking* pada saat itu dianggap layak untuk membiayai jaminan sosial, pembangunan jalan, pendidikan dan program-program yang berhubungan dengan lingkungan. Kemudian pada tahun 1980-an penggunaan *earmarking* tersebut mulai dipakai oleh Negara-negara seperti El-Salvador, Guatemala, Yordania, Lebanon dan Pakistan.

Dalam pemungutan pajak yang menggunakan sistem *earmarked tax*, umumnya pemungutan pajak dikombinasikan dengan pemberian subsidi, seperti yang diungkapkan oleh Millock “*...such systems combining a tax and a subsidy are commonly called earmarked tax system*”⁶⁷. Karakteristik *earmarked tax* terletak pada alokasi hasil pajak yang hanya digunakan untuk membiayai kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pajak bersangkutan

*“...tax earmarking is the allocation of certain tax revenues to a designated end use, for example the US federal gasoline tax which is allocated to highways trust fund. The characteristic of earmarking are their revenues can only spend on designated activities...”*⁶⁸

Bentuk *earmarked* dari PKB yaitu hasilnya dipergunakan untuk perbaikan jalan, perbaikan sarana dan prasarana jalan, serta penyelenggaraan fasilitas keamanan dan pengamanan bagi Kendaraan bermotor. Selain itu karakter *earmarking* yang lain adalah ketika terdapat hubungan manfaat yang kuat antara pembayaran pajak dengan penggunaan hasil pajak untuk membiayai kebutuhan pengeluaran sektor pajak tersebut. Berkaitan dengan karakteristik ini, maka *earmarked tax* sangat berhubungan dengan pemakaian barang publik dan dampak eksternalitas yang ditimbulkan seperti yang disampaikan oleh McClearly:

“...earmarking calls for balanced budgets-chages paid by beneficiaries (tax payers) will be just sufficient to cover the (current vand capital) cost of providing the good or service. Earmarking in fact takes place because

⁶⁷ Katrin Millock, “*ex post evaluation of an earmarked tax on air pollution*”, www.ingentaconnect.com/wisc/lec/2006/00000082/00000001/art00005. diakses tanggal 20-05-2010

⁶⁸ David newbery and georgina santos, “*Road taxes, road user charges, and earmarking*”. London: The Institute for Fiscal Studiesfiscal studies, 1999. hal 104-105. <http://ideas.repec.org/a/ifs/fistud/v20y1999i2p103-132.html> diakses tanggal 20-05-2010

*every public expenditure comes with its own source of finance, and no public good would be provided without such financing..*⁶⁹

Earmarking juga sangat memperhatikan sisi keadilan dimana pembayar pajak akan memperoleh pelayanan ataupun fasilitas yang seimbang dengan dana yang dikeluarkan untuk membayar pajak. Hal itu senada dengan yang disampaikan oleh Bird dan Jun sebagai berikut:

*“Earmarking may also be considered equitable in the sense that no one either receives a service without paying for it or pays without receiving service. Most people would probably consider user charge or benefit tax payment (earmarking) fair in such cases..”*⁷⁰

Kaitannya *earmarking* dengan penelitian ini yaitu bahwa dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang baru UU No. 28 Tahun 2009 di dalamnya mengatur mengenai alokasi dana *earmarking* minimum 10% dari total penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB). Dengan hal itu perlu adanya analisis lebih mendalam mengenai *earmarking* secara teori dengan aplikasinya khususnya pada PKB.

II.5 Kebijakan

Kebijakan publik sebagai suatu fenomena sosial yang tercipta dalam masyarakat menarik untuk dikaji secara akademis. Tokoh-tokoh ilmu sosial dari berbagai Negara mengemukakan definisi dari kebijakan publik tersebut. Berikut akan dijabarkan beberapa pendapat dari ahli-ahli ilmu sosial mengenai definisi kebijakan publik.

Pengertian kebijakan menurut Laswell dan Kaplan adalah *suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai, dan praktek-praktek yang terarah.*⁷¹ Di lain sisi, Eulau dan Prewitt mendefinisikan kebijakan *sebagai keputusan tetap yang*

⁶⁹ William McClearly, *The Earmarking of Government Revenue; A Review of Some World Bank Experience*, The World Bank Research Observer, Vol.6 No.1 January 1991, hal.88

⁷⁰ Richard M. Bird and Joosung Jun, special conference paper “*earmarking in theory and Korean practice*”, Singapore; Asian Excise Tax Conference, International Tax and Investment Center and Centre for Commercial Law Studies, 2005, hal 8

⁷¹ Harold D. Laswell dan Abraham Kaplan dalam M. Irfan Islamy, *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*, Jakarta: Bumi Aksara, 1997, hal 17.

*dicirikan oleh konsistensi dan pengulangan tingkah laku dari mereka yang membuat dan dari mereka yang mematuhi keputusan tersebut.*⁷²

Frederick mendefinisikan kebijakan sebagai Suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.⁷³ Lebih lanjut, Raksasataya mendefinisikan kebijakan sebagai suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai tujuan tertentu. Suatu kebijakan memiliki tiga elemen, yaitu; identifikasi dari tujuan yang ingin dicapai, taktik atau strategi dari berbagai langkah untuk mencapai tujuan yang diinginkan, penyediaan berbagai input untuk memungkinkan pelaksanaan secara nyata dari taktik atau strategi.⁷⁴

Hogwood dan Gunn telah mengelompokkan beberapa macam istilah kebijakan, yaitu:

1. kebijakan sebagai merek bagi suatu kegiatan tertentu. Hal ini berarti istilah kebijakan digunakan oleh Negara untuk menamai suatu kegiatan pemerintah. Sebagai contoh kebijakan ekspor non migas sebagai merk kebijakan pemerintah di bidang ekonomi, kebijakan perumahan rakyat sebagai kebijakan kesejahteraan sosial.
2. kebijakan sebagai suatu pernyataan mengenai tujuan umum atau keadaan tertentu yang dikehendaki. Hal ini berarti suatu kebijakan berwujud retorika yang belum dilaksanakan oleh pemerintah adalah pernyataan untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan pancasila.
3. kebijakan sebagai usulan-usulan khusus. Hal ini berarti kebijakan dimaksudkan untuk menunjukkan usulan-usulan tertentu dari kelompok kepentingan, partai politik ataupun anggota kabinet mengenai sebuah kepentingan.

⁷² Heinz Eulau dan Kenneth Prewitt dalam Charlie O. Jones, *terj. Ricky Istamto, Pengantar Kebijakan Publik (Public Policy)*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 1996), 47.

⁷³ Carl J. Frederick dalam Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*, edisi kedua, (Jakarta: Bumi Aksara, 1997), 3.

⁷⁴ Amara Raksasataya dalam Irfan Islamy, *Op. Cit.*, 11.

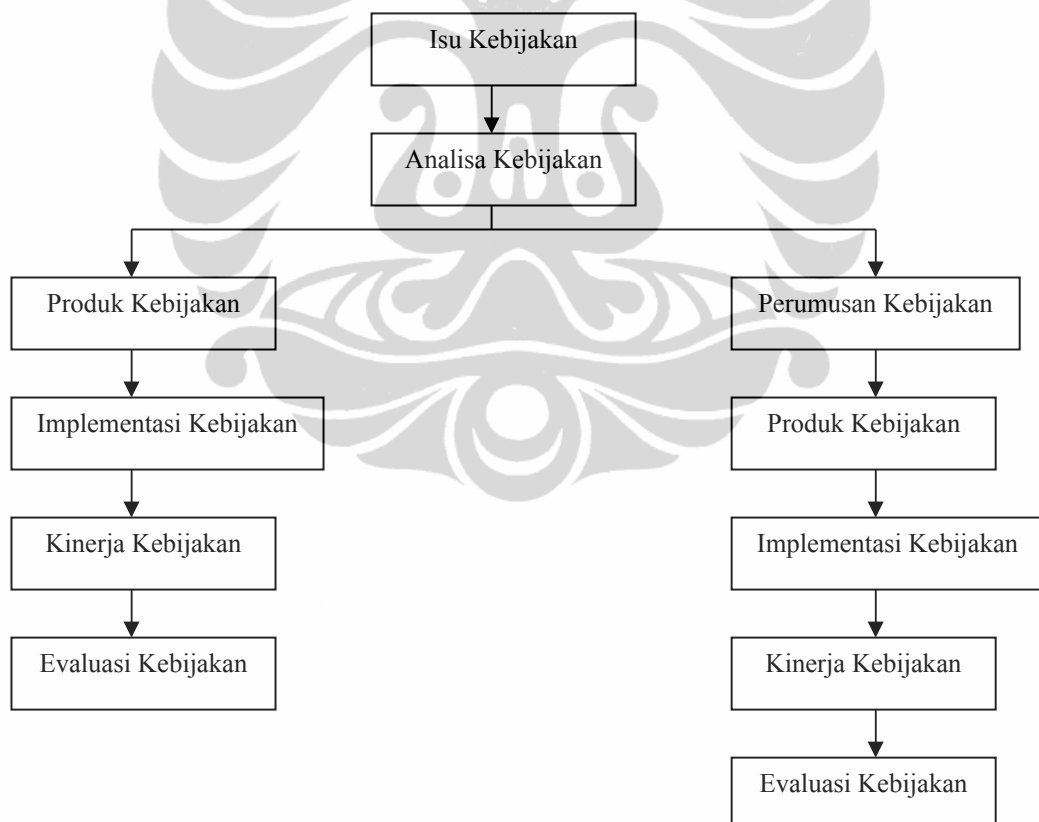
4. kebijakan sebagai keputusan-keputusan pemerintah. Hal ini memiliki arti bahwa kebijakan merupakan suatu keputusan yang telah disahkan oleh struktur politik di lembaga legislatif dan langsung dapat mengikat kepada masyarakat.
5. kebijakan sebagai pengesahan formal. Suatu peraturan akan menjadi kebijakan apabila telah disahkan oleh pihak tertentu, sebagai contoh pengesahan peraturan daerah oleh dewan perwakilan rakyat daerah (DPRD)
6. kebijakan sebagai program. Suatu kebijakan di bidang tertentu yang pelaksanaannya dilakukan dengan program-program lebih khusus, seperti: untuk mengadakan perumahan rakyat perlu dibuat program subsidi baik bagi kepemilikan rumah susun maupun program perbaikan rumah.
7. kebijakan sebagai keluaran. Hal ini berarti kebijakan dianggap sebagai hasil nyata yang telah diberikan oleh pemerintah, seperti pemberian subsidi sebagai hasil nyata dari program perbaikan kesejahteraan rakyat, pemberlakuan peraturan penggunaan helm sebagai bentuk pelaksanaan peraturan lalu lintas.
8. kebijakan sebagai hasil akhir. Hal ini berarti dalam memandang kebijakan dari sudut hasil akhirnya. Dalam arti apa yang telah nyata dicapai dari pelaksanaan sebuah kebijakan.
9. kebijakan sebagai teori atau model. Hal ini berarti kebijakan dilakukan dengan mendasarkan kepada asumsi-asumsi tertentu. Apabila kebijakan tertentu dilakukan maka akan mengakibatkan suatu keadaan yang diharapkan terjadi, seperti: pengenaan pajak minuman keras dengan harapan agar masyarakat berat untuk mengkonsumsinya.
10. kebijakan sebagai proses, menganggap suatu kebijakan dilakukan dengan tahap-tahap tertentu seperti: isu-isu dan penyusunan agenda pemerintah, perumusan kebijakan dan program-program, bentuk dan isi kebijakan, pelaksanaan kebijakan dan program-program, evaluasi kebijakan, revisi kebijakan atau pengakhiran kebijakan.⁷⁵:

⁷⁵ Hogwood dan Gunn dalam Solichin Abdul Wahab, *Pengantar Analisis Kebijaksanaan Negara*, Malang: Rineka Cipta, 1996, hal. 13-21.

Berdasarkan pada beberapa definisi kebijakan yang diungkapkan oleh para ahli di atas, terdapat suatu keterkaitan antara definisi yang satu dengan definisi yang lainnya. Poin penting kebijakan publik ditujukan untuk memecahkan persoalan-persoalan yang ada dalam masyarakat (masalah publik). Masalah publik dikaji terlebih dahulu sebagai *input* dari suatu kebijakan.

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

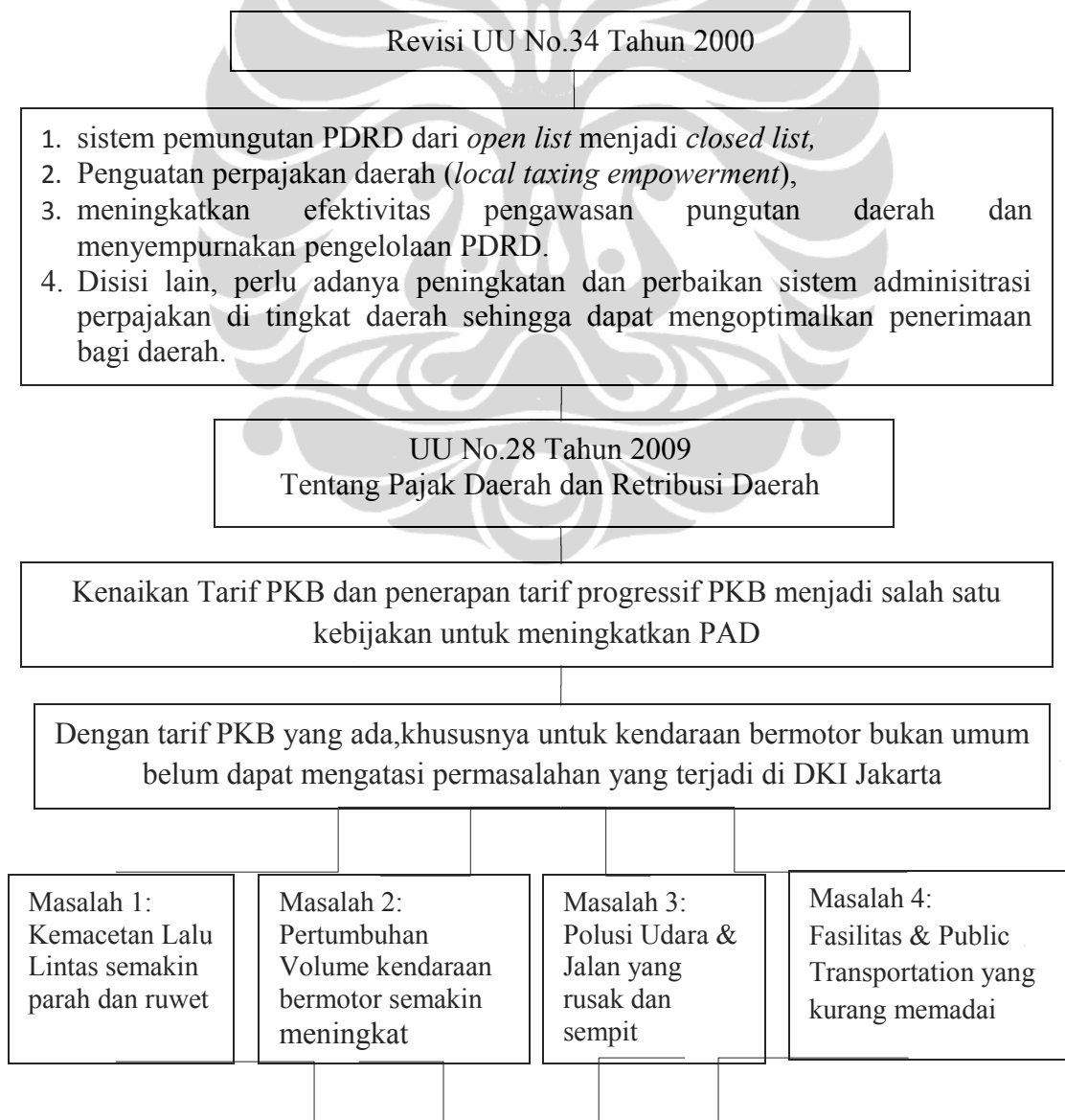
Gambar II.2
Siklus Kebijakan

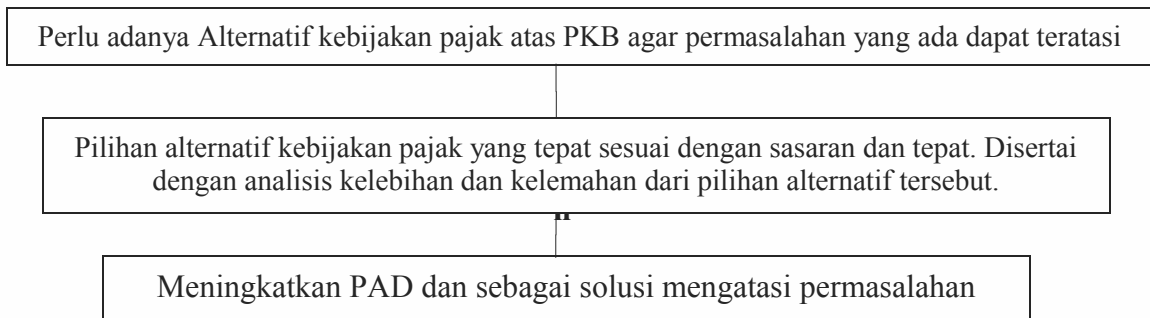


Sumber: Riant Nugroho D, *Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*, halaman 96.

Kebijakan publik disusun melalui adanya isu atau masalah dalam masyarakat yang kemudian dirumuskan ke dalam isu atau masalah publik. Isu atau masalah publik kemudian dianalisis untuk menemukan alternatif-alternatif pemecahan masalah yang ada di masyarakat tersebut. Berbagai alternatif dirumuskan dalam satu alternatif yang dianggap paling baik untuk memecahkan masalah publik yang ada. Alternatif terbaik itu dirumuskan dalam kebijakan yang akan diimplementasikan dalam mengatasi masalah publik. Sebaik apapun kebijakan dirumuskan, tujuan kebijakan tidak dapat dicapai jika terdapat penyelewengan. Karena itu perlu dilakukan evaluasi kebijakan publik seiring dengan perumusan suatu kebijakan dalam mengatasi masalah publik.

II.6 Kerangka Pemikiran





DAB III

METODE PENELITIAN

Pemilihan metode penelitian yang tepat dan sesuai dengan jenis penelitian yang dilakukan akan menjadikan hasil penelitian lebih akurat dan dapat dipertanggungjawabkan. Peneliti harus dapat menggunakan metode penelitian yang sesuai dengan tema yang sedang dikaji, dengan memperhatikan antara tujuan, metode, dan sumber daya yang tersedia.⁷⁶

Pentingnya pemilihan metodologi juga dikemukakan oleh Bailey sebagai berikut:⁷⁷

“ By methodology, we mean the philosophy of the research process. This includes the assumptions and values that serve as a rationale for research and the standards or the criteria the researcher uses for interpreting data and reaching conclusions.”

Metode penelitian menjadi bagian penting dalam proses penelitian karena berkaitan erat mengenai cara meneliti untuk menjawab pertanyaan penelitian. Selain itu, metode merupakan alat yang digunakan untuk menentukan pendekatan penelitian, jenis penelitian, metode dan strategi penelitian, lokasi penelitian (*site* penelitian), proses penelitian.

III.1 Pendekatan Penelitian

⁷⁶ Bruce A. Chadwick, *Metode Penelitian Ilmu Pengetahuan Sosial*, terj. Sulistia, Semarang: IKIP Semarang Press, 1991, hal. 46.

⁷⁷ Kenneth D. Bailey, *Methods of Social Research*, Fourth Edition, New York: The Free Press, 1994, hal.34.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Cresswell dalam bukunya *Research Design: Quantitative and Qualitative Approach* memberikan gambaran mengenai penelitian kualitatif:⁷⁸

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

“ *a need exist to explore and describe the phenomen and to develop theory.*”⁷⁹

Menurut Moleong, banyak ahli yang memberikan beragam definisi tentang penelitian kualitatif. Beragam definisi tersebut disintesisakan olehnya bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain sebagainya secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah.⁸⁰

Metode penelitian kualitatif sering disebut metode penelitian *naturalistic* karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah. Kemudian disebut juga metode kualitatif karena data yang terkumpul biasanya lebih bersifat kualitatif, tetapi bukan sekedar data dan penafsiran yang disebut kualitatif tetapi penelitian dengan pendekatan kualitatif ini memiliki makna yang lebih kaya dari semua itu. Di samping itu, penelitian ini juga dapat dikatakan menggunakan pendekatan *Interpretive Social Science*, dimana *Interpretive approach* ini dapat juga dikatakan sebagai pendekatan kualitatif. Seperti yang dikemukakan oleh Neuman dalam bukunya *Social Reseach Methods*:⁸¹

“*In general, the interpretive approach is the sistemic analysis of socially meaningful action through the direct detailed observations of people in natural*

⁷⁸ John W. Cresswell, *Research Designs: Quantitative and Qualitative Approaches*, New Delhi: Sage Publication, 1994, hal.161.

⁷⁹ *Ibid*, hal. 146

⁸⁰ Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2006, hal.6.

⁸¹ W. Lawrence Neuman, *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*, New York: Pearson Education, 2003, hal 76.

settins in order to arrive at understandings and interpretations of how people create and maintain their social world. For interpretive researcher, social reality is based on people definition of it. A person definition of a situation tells him or her how to assign meaning in constantly shifting condition.”

Dari pengertian tersebut di atas, dapat dikatakan bahwa pendekatan ini bertujuan untuk memiliki pemahaman dan interpretasi mengenai suatu fenomena sosial melalui observasi detail secara langsung. Sehubungan dengan pendekatan ini, peneliti tidak bebas nilai, sehingga dapat dipengaruhi oleh berbagai nilai dan pemahaman subjektif dari peneliti. Penelitian ini memiliki pendekatan kualitatif dimana teori tidak berposisi sebagai pembimbing sentral bagi peneliti dalam melakukan analisis penelitian, tetapi lebih difokuskan pada data-data yang ditemukan dilapangan.

“Interpretive reseach does not try to be value free. This is because interpretive research sees values and meaning infused everywhere in everything.”⁸²

Didasari pendapat Creswell and Neuman tersebut, maka pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah untuk memahami dan menginterpretasikan permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini, yaitu mengenai perubahan tarif pajak berdasarkan peraturan perundang-undangan. Penelitian ini berusaha mengedepankan penjelasan yang mendalam akan suatu proses hasil tindakan. Hal ini disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas apabila diamati dalam proses, dengan diawali oleh gagasan atau pertanyaan utama dilakukannya penelitian kualitatif, seperti yang dikemukakan oleh Lawrence.⁸³

“ Research project typically, the starting point is an idea. The big question, however, is how to go about finding an idea that will serve as good launching point to a research project.”

⁸² *Ibid.*, hal 80.

⁸³ Bruce L. Berg, *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*, Fifth Edition, Boston: Pearson Allyn and Bacon, 2004, hal. 17.

Ada beberapa kriteria yang harus dipenuhi dalam pendekatan kualitatif. Proses penelitian ini bersifat induktif, yaitu dari khusus-umum. Analisis data secara induktif ini digunakan karena beberapa alasan, yaitu:⁸⁴

- a. Proses induktif lebih dapat menemukan kenyataan-kenyataan jamak sebagai yang terdapat dalam data.
- b. Analisis induktif lebih dapat membuat hubungan peneliti-informan menjadi eksplisit, dapat dikenal, dan akuntabel.
- c. Analisis demikian lebih dapat menguraikan latar secara penuh dan dapat membuat keputusan-keputusan tentang dapat-tidaknya pengalihan pada suatu latar lainnya.
- d. Analisis induktif lebih dapat menemukan pengaruh bersama yang mempertajam hubungan-hubungan.
- e. Analisis demikian dapat memperhitungkan nilai-nilai secara eksplisit sebagai bagian dari struktur analitik.

Penempatan teori dalam penelitian kualitatif ini tidak digunakan untuk verifikasi, tetapi digunakan saat dilakukannya analisis ketika turun lapangan, sebagaimana Creswell menyatakan sebagai berikut:

*“In a qualitative study, one does not begin with a theory to test or verify. Instead, consistent with the inductive model of thinking, a theory may emerge during the data collection and analysis phase of the research or be used relatively late in the research process as a basis for comparison with other theories.”*⁸⁵

III.2 Jenis Penelitian

Dalam hal ini, penelitian yang dilakukan dapat dikategorikan ke dalam beberapa jenis, yaitu berdasarkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dimensi waktu, dan teknik pengumpulan data.⁸⁶ Berikut dapat dipaparkan lebih jauh kaitan antara jenis-jenis penelitian dengan penelitian yang dilakukan.

Berdasarkan tujuan penelitian, penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian deskriptif, digunakan untuk memperinci informasi yang tersedia atas

⁸⁴Lexy J. Moleong, *Op.cit.*, hal 10

⁸⁵ John W. Creswell, *Op.cit.*, hal.161

⁸⁶ W. Lawrence Neuman, *Op.cit.*, hal.66

suatu permasalahan bila informasi belum cukup terperinci.⁸⁷ Tujuan dari metode deskriptif adalah membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Dengan menggunakan metode deskriptif, maka peneliti dapat menggambarkan dan menganalisa perubahan tarif pajak daerah berdasarkan undang-undang terhadap pendapatan asli daerah.

Adapun berdasarkan tujuan penelitian kualitatif pada penelitian ini peneliti menitikberatkan pada identifikasi analisis pemungutan pajak kendaraan bermotor di Propinsi DKI Jakarta, yang digolongkan sebagai *case study*.⁸⁸ Penelitian dengan studi kasus, dimaksudkan bahwa di dalam penelitian, peneliti dapat menetapkan unit analisis yang menjadi fokus penelitiannya secara mendalam dengan membahas berbagai latar belakang persoalan yang menyelimutinya.⁸⁹ Penelitian ini memfokuskan pada suatu kasus sehingga peneliti berhubungan langsung dengan seluk beluk gejala yang sedang terjadi. Berdasarkan manfaat penelitian, penelitian ini termasuk dalam penelitian murni. Seperti halnya yang dikemukakan oleh Bailey mengenai *pure research*, bahwa:⁹⁰

“ Pure research deals with questions that are intellectually challenging to the researcher but may not have practical applications at the present time or in the future. A person wishing to do pure research in any specialized area of social science generally must have studied the concepts and assumptions of that specialization enough to know what has been done and what remains to be done.”

Hal ini juga didasarkan karena penelitian ini memenuhi karakteristik penelitian murni, yaitu:⁹¹

1. *“ Research problems and subjects are selected with a great deal of freedom.*
2. *Research is judged by absolute norm of scientific rigor, and the highest standards of scholarship are sought.*
3. *The driving goal is to contribute to basic, theoretical knowledge.”*

⁸⁷ *Ibid*, hal. 32

⁸⁸ John W. Cresswell, *Op.cit.*, hal.60

⁸⁹ Sofyan Syafri Harahap, *Penelitian Skripsi dan Menghadapi Ujian Komprehensif*, Jakarta: Quantum, 2001, hal.77.

⁹⁰ Kenneth D. Bailey, *Methods of Social Research*, Fourth Edition, New York: The Free Press, 1994.hal.25.

⁹¹ John W. Cresswell, *Op.cit.*, hal. 21.

Dapat dilihat bahwa fokus penelitian ada pada logika dan rancangan penelitian dibuat peneliti. Penelitian murni dilaksanakan dalam kerangka pengembangan ilmu pengetahuan yang hasilnya dapat dijadikan dasar pengetahuan dan pemahaman untuk diaplikasikan pada penelitian selanjutnya.⁹² Selain itu, peneliti juga bebas memilih permasalahan dan subyek penelitian, yaitu mengenai pengaruh perubahan tarif pajak daerah. Hal-hal tersebut jelas mendukung bahwa jenis penelitian ini adalah penelitian murni.

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini termasuk dalam *cross-sectional research*, karena dilakukan pada satu waktu tertentu, pada saat melaksanakan praktek lapangan, sebagaimana halnya yang dinyatakan oleh Bailey dan Babbie berturut-turut yaitu:

*“ Most survey studies are in theory cross-sectional, even though in practice it may take several weeks or months for interviewing to be completed. Researchers observe at one point in time.”*⁹³

*“Many research projects are designed to study some phenomenon by taking a cross section of it at one time and analyzing that cross section carefully.”*⁹⁴

III.3 Metode dan Strategi Penelitian

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

1. Studi lapangan (*field research*)

Peneliti berusaha untuk melakukan penelitian lapangan guna mengumpulkan data-data mengenai yang berkaitan dengan pemungutan PKB serta aturan-aturan yang mengatur didalamnya. Hal ini dilakukan melalui wawancara terhadap beberapa informan yang terkait dengan permasalahan yang diangkat

⁹² Bambang P. dan Lina M. Jannah, *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*, Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2005, hal 38-39

⁹³ Kenneth D. Bailey, *Op.cit.*, hal.36

⁹⁴ Earl Babbie, *The Practival of Social Research*, Eight Edition, Belmont, California: Wadsworth, 1995, hal. 100

dalam penelitian ini. Sebagaimana yang dinyatakan oleh Neuman, penelitian lapangan pada umumnya dilaksanakan dengan studi kasus, yang dilanjutkan dengan pemilihan lokasi penelitian dalam memulai penelitian tersebut.

*“Most field researchers conduct case studies on a small group of people. Next, researchers select a social group or site for study. Once they gain access to the group site, they adopt a social role in the setting and begin observing. Field research is based on naturalism, which involves observing ordinary event in natural setting. A field researcher examines social meanings and grasps multiple perspective in natural social setting. He or she gets inside the meaning of sistem, and then goes back to an outside or research viewpoint.”*⁹⁵

Untuk mendapatkan data primer dan data sekunder maka penelitian dilakukan di lapangan (*field research*). Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan cara melakukan wawancara secara mendalam (*in depth interview*) untuk menggali informasi. Wawancara ini digunakan untuk mengetahui hal-hal dari responden secara lebih mendalam serta jumlah responden sedikit.⁹⁶ Hal yang sama berkaitan dengan *field research* dan *in depth interview* dikemukakan oleh Neuman:⁹⁷

“Field researchers use unstructured, nondirective, in-depth interviews, which differ from formal survey research interviews in many ways.”

Interview (wawancara) adalah suatu kegiatan komunikasi verbal dengan tujuan mendapatkan informasi, dengan menggunakan instrument pedoman wawancara. Di samping akan mendapatkan gambaran yang menyeluruh, juga akan mendapatkan informasi yang penting. Pertanyaan yang diberikan peneliti terhadap informan berupa pertanyaan terbuka (*open-ended questions*) dengan tujuan supaya peneliti dapat mengetahui jawaban dengan tepat dan jelas. Dengan peneliti tidak membatasi pilihan jawaban informan,

⁹⁵ W. Lawrence Neuman, *Op.cit.*, hal.349.

⁹⁶ Riduan, *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*, Bandung: Penerbit Alfabeta, 2004 hal.103

⁹⁷ *Ibid.*, hal 370

sehingga informan dalam penelitian ini dapat menjawab secara bebas dan lengkap sesuai pendapatnya. Apabila jawaban yang diberikan belum jelas, maka peneliti dapat meminta informan untuk lebih memperjelas jawabannya, agar tidak terjadi kesalahan di dalam interpretasinya. Pedoman wawancara hanya terdiri dari beberapa pertanyaan utama yang dijadikan pedoman bagi peneliti, lalu dikembangkan pada saat wawancara sesuai dengan permasalahan penelitian.

2. Studi Kepustakaan (*library research*)

Dalam studi kepustakaan, peneliti berusaha mempelajari dan menelaah berbagai literatur (buku-buku, jurnal, majalah, peraturan perundang-undangan, dan lain-lain) untuk menghimpun sebanyak mungkin ilmu dan pengetahuan, memperoleh gambaran yang lebih jelas serta komprehensif, terutama yang berhubungan dengan pokok permasalahan. Tujuan studi kepustakaan ini adalah untuk mengoptimalkan kerangka teori dalam menentukan arah dan tujuan penelitian serta konsep-konsep dan bahan-bahan teoritis lain yang sesuai konteks permasalahan penelitian.⁹⁸

Melalui *library research*, akan diperoleh data sekunder dan data lain yang dapat dijadikan bahan landasan untuk menganalisa perubahan tarif pajak daerah. Data sekunder yang dikumpulkan dapat berupa *existing statistics*. *Existing statistics* ini membantu peneliti dalam mengumpulkan informasi yang menunjang penelitian, seperti yang dinyatakan oleh Neuman:⁹⁹

“ In existing statistics, a researcher locates a source of previously collected information, often in the form of government reports. He or she then recognizes the information in new ways to address a research question.”

Studi Kepustakaan disebut juga dengan studi dokumentasi atau studi literatur, seperti yang dijelaskan Cresswell dalam bukunya mengenai penggunaan literatur, yaitu:¹⁰⁰

⁹⁸ Moh. Nazir, *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1988, hal.182.

⁹⁹ W. Lawrence Neuman, *Op.cit.*, hal.135

¹⁰⁰ John W. Cresswell, *Op.cit.*, hal. 23

1. *The literature is used to “frame” the problem in the introduction to the study.*
2. *The literature is presented in a separate section as a “review of the literature”*
3. *the literature is presented in the study at the end, it becomes a basis for comparing and contrasting findings of the qualitative study.*

Berdasarkan analisis data, data yang diperoleh dari studi lapangan yang dilakukan peneliti berupa data kualitatif dan data kuantitatif. Untuk data kualitatif, jenis data kualitatif, yaitu data yang tidak berbentuk angka atau yang sifatnya sebagai penunjang dalam pembahasan yang terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer merupakan informasi yang dikumpulkan, yang berkaitan langsung dengan penelitian, diambil dari hasil wawancara dengan pihak-pihak yang terlibat langsung dalam pemungutan PKB dan instansi didalamnya.

Sedangkan data sekunder diperoleh dari buku-buku atau literatur atau data kepustakaan, Undang-undang dan lain-lain produk hukum berikut dokumen-dokumen yang berhubungan dengan tarif pajak daerah dan PKB. Sumber data sekunder berasal dari pihak atau instansi yang diteliti, perpustakaan dan berbagai penyedia informasi. Untuk jenis data kuantitatif, yaitu data yang bertumpu pada data yang berupa angka-angka yang diproses menjadi informasi yang dibutuhkan, seperti data PAD tahun anggaran 2005-2009 dan sebagainya.

III.4 Nara Sumber/Informan

Nara sumber/Informan adalah seseorang yang diharapkan dapat memberi informasi dan data yang dicari oleh peneliti. Kriteria yang wajib dimiliki seorang informan adalah memiliki pengetahuan tentang masalah yang diteliti dan terlibat langsung dalam masalah tersebut.

Dalam penelitian ini, peneliti menetapkan suatu kriteria dalam menentukan informan yang akan diwawancarai, seperti yang ditetapkan oleh Neuman mengenai 4 (empat) kriteria informan yang baik, yaitu:¹⁰¹

¹⁰¹W. Lawrence Neuman, *Op.cit.*, hal.394

- a. *The informant is totally familiar with the culture and is position to witness significant events makes a good informant;*
- b. *The individual is currently involved in the field*
- c. *The person can spend time with the researcher*
- d. *Non analytic individuals make better informant*

Dengan memenuhi kriteria tersebut, maka informasi yang didapat dari informan bersifat akurat dan dapat dipertanggung jawabkan karena informan menguasai betul bidangnya yang sesuai dengan penelitian ini. Adapun dalam Penelitian ini yang menjadi informan adalah pihak-pihak yang terlibat langsung dalam pemungutan PKB serta pihak yang terkait dalam pelaksanaan pemungutan PKB di Propinsi DKI Jakarta. Berikut ini adalah informan-informan yang terlibat dalam penelitian ini:

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

mengenai tarif pajak daerah yang disampaikan pihak eksekutif kepada legislatif.

III.5 Proses Penelitian

Proses penelitian ini yang merupakan penelitian kualitatif melandaskan pemahaman dan menjelaskan mengenai realita berdasarkan topik yang dikaji atau diteliti. Dalam proses penelitian ini sangat memungkinkan peneliti untuk berkali-kali berupaya mencari hasil yang optimal. Mulanya, peneliti tertarik dengan gambaran permasalahan yang didapat melalui beberapa literatur yang berkaitan dengan perubahan tarif pajak daerah khususnya tarif progresif PKB, kemudian peneliti melakukan upaya konfirmasi ke lokasi penelitian utama, yaitu Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta, untuk mendapatkan penjelasan yang lebih detail dan terfokus. Disana peneliti mendapatkan kesempatan untuk berdiskusi dengan pejabat setempat dan menjadikannya *gatekeeper*. Dari hasil diskusi, peneliti memperoleh banyak informasi dan dapat melanjutkan penelitian hingga mendapatkan hasil yang optimal atas permasalahan yang menjadi objek penelitian tersebut.

Penelusuran data dan informasi tersebut dibantu *gatekeeper* dengan merekomendasikan informan-informan lain yang terkait dalam pelaksanaan pemungutan PKB dan pihak yang terkait dengan . Dari informasi yang diperoleh melalui pihak-pihak terkait lainnya tadi peneliti memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan guna melengkapi hal-hal yang diperlukan dalam menunjang proses dan hasil penelitian.

Dalam penelitian saat turun lapangan, peneliti berperan sebagai peneliti total, dengan legitimasi serta mengikuti prosedur perizinan sebagai akses utama untuk memasuki *site-site* penelitian guna memperoleh data-data yang diperlukan, melakukan wawancara dengan informan, dan juga guna mendapatkan temuan lapangan lain untuk memperkaya data yang dapat melengkapi penelitian.

III.6 Site Penelitian

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

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

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

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



BAB IV
ANALISIS PERUBAHAN TARIF PAJAK DAERAH BERDASARKAN
UU NO. 28 TAHUN 2009 (STUDI KASUS : PKB DI DKI JAKARTA)

Di dalam bab ini, dilakukan analisis berdasarkan data dokumentasi dari data-data hasil wawancara mendalam (*in depth interview*) dan data sekunder berupa data kuantitatif yang telah diolah oleh peneliti. Dari pembahasan bab-bab sebelumnya, dapat dikemukakan beberapa analisis, yaitu: (1) analisis potensi PKB di Propinsi DKI Jakarta selain dari yang telah ditetapkan dalam UU No. 28 Tahun 2009 (2) alternatif kebijakan pajak yang dilakukan oleh pemerintah Propinsi DKI Jakarta perihal adanya keleluasaan daerah untuk menentukan tarif Pajak Kendaraan Bermotor sesuai dengan UU no.28 Tahun 2009,.

IV.1 Sekilas Tentang UU No. 28 Tahun 2009 dan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di Propinsi DKI Jakarta

IV.1.1 Sekilas Tentang UU No. 28 Tahun 2009

Dengan ditetapkannya Rancangan Undang-Undang tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (RUU PDRD) menjadi Undang Undang (UU) dalam Sidang Paripurna DPR 18 Agustus 2009, selesailah pembahasan selama tiga tahun lebih atas RUU ini sejak dibentuknya Panitia Khusus RUU PDRD pada 14 Juni 2006. RUU yang semula diusulkan pemerintah memuat 18 Bab dan 164 Pasal akhirnya

disepakati DPR dan Pemerintah menjadi 18 Bab dan 185 Pasal, yang mengatur jenis pajak dan retribusi yang boleh dipungut pemerintah Propinsi, kabupaten dan kota. Dengan sifatnya yang *closed list* agar tercipta kepastian hukum, Pemerintah Daerah tidak dapat lagi memungut jenis pajak selain yang telah ditentukan dalam UU ini.¹⁰²

Pada UU No.28 Tahun 2009 terdapat beberapa jenis pajak daerah baru, yang diantaranya merupakan upaya ekstensifikasi pajak. Pajak Propinsi menjadi lima jenis, yakni: Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor, Pajak Air Permukaan, dan Pajak Rokok. Pajak Rokok adalah pajak baru Propinsi yang dibagihasilkan ke Kabupaten/Kota. Pajak Kabupaten/Kota disepakati menjadi 11 jenis, yakni Pajak Hotel, Pajak restoran, Pajak Hiburan, Pajak Reklame, Pajak Penerangan Jalan, Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan, Pajak Parkir, Pajak Air Tanah, Pajak Sarang Burung Walet, Pajak Bumi dan Bangunan Pedesaan dan Perkotaan; dan Bea perolehan Hak Atas Tanah dan Bangunan. Berikut ini adalah jenis-jenis Pajak Daerah sesuai dengan UU no.28 Tahun 2009 :

Gambar IV.1

Jenis-Jenis Pajak Daerah Berdasarkan UU No.28 Tahun 2009



¹⁰² Harry Azhar Azis, *Pajak Progresif*
<http://www.harryazharazis.com/dok-195.html>

Sumber : Undang-Undang No.28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Penerbitan UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah merupakan langkah yang strategis dan monumental dalam memantapkan kebijakan desentralisasi fiskal, khususnya dalam rangka membangun hubungan antara Pusat dan Daerah yang lebih ideal. Sebagai salah satu bagian dari *continuous improvement*, UU No. 28 Tahun 2009 ini memperbaiki 4 (empat) hal pokok, yaitu: *Pertama*, penyempurnaan sistem pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah. *Kedua*, pemberian kewenangan yang lebih besar kepada daerah di bidang perpajakan (*local taxing empowerment*). *Ketiga*, peningkatan efektifitas pengawasan dan *keempat*, perbaikan pengelolaan pendapatan dari beberapa jenis pajak daerah dan retribusi daerah. Keempat hal tersebut berjalan bersamaan, sehingga upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) benar-benar dapat dilakukan dalam koridor yang telah ditentukan.

Penyempurnaan sistem pemungutan pajak daerah dan retribusi daerah dilakukan dengan mengubah sistem daftar terbuka (*open-list*) menjadi daftar tertutup (*closed-list*). Daerah hanya diperbolehkan memungut jenis pajak daerah dan retribusi daerah yang tercantum dalam Undang-undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Dalam hal penguatan *local taxing power* dilakukan dengan berbagai cara, antara lain dengan menambah jenis pajak daerah dan retribusi daerah, memperluas basis pajak daerah dan retribusi yang sudah ada, mengalihkan beberapa jenis pajak pusat dan pajak propinsi menjadi pajak kabupaten/kota, dan memberikan diskresi kepada daerah untuk menetapkan tarif. Disamping itu, tarif maksimum beberapa jenis pajak daerah juga dinaikkan untuk memberikan ruang gerak yang lebih longgar bagi daerah sesuai kebijakan dan kondisi daerahnya.

Dalam kaitannya dengan pengawasan pajak daerah dan retribusi daerah dalam UU No.28 Tahun 2009 dilakukan secara *preventif* dan *korektif*. Suatu Raperda dievaluasi terlebih dahulu oleh pemerintah sebelum ditetapkan menjadi Perda dan suatu perda akan dibatalkan apabila bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. Apabila suatu daerah melakukan pelanggaran ketentuan dibidang pajak daerah dan retribusi daerah, maka daerah tersebut dapat dikenai sanksi. Langkah ini diperlukan untuk mencegah timbulnya berbagai pungutan daerah bermasalah sehingga dapat mendukung upaya penciptaan iklim investasi yang kondusif di daerah.

Dalam UU ini, penerimaan beberapa jenis pajak daerah di- *earmark* untuk mendanai pengeluaran yang berkaitan dengan pajak yang dipungut. Hasil penerimaan pajak tertentu, antara lain dialokasikan untuk mendanai pembangunan dan pemeliharaan jalan serta peningkatan sarana transportasi umum, pelayanan kesehatan dan penerangan jalan. Melalui kebijakan " *earmarking*" ini daerah dipacu untuk secara bertahap dan terus menerus melakukan perbaikan (*sustainable development*) kualitas pelayanan publik di daerah. Berdasarkan data yang diperoleh penulis dari Departemen Keuangan bahwa untuk PKB minimal 10% dari porsi penerimaan PKB diperuntukkan *earmarking* sesuai dengan yang diamanatkan dalam UU No.28 Tahun 2009. Adapun bentuk *earmarking* yang dimaksud antara lain adalah Pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum.

IV.1.2 Pajak Kendaraan Bermotor Di Propinsi DKI Jakarta

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti dari berbagai penelitian terdahulu dan berbagai macam literatur yang ada, bahwa yang menjadi dasar hukum pungutan PKB mulanya adalah ordonansi PKB Tahun 1934. Berdasarkan UU No. 32 Tahun 1956 jo. Peraturan pemerintah No.3 tahun 1957 tentang penyerahan Pajak Negara kepada daerah, PKB diserahkan kepada daerah Tingkat I. Selanjutnya sehubungan dengan adanya perubahan sistem pemungutan yang untuk pertama kali juga merupakan integrasi antara pajak rumah tangga dasar III dan IV dengan pajak kendaraan bermotor di DKI Jakarta di atur dengan Peraturan Daerah no. 10 tahun 1967 Lembaran Daerah No.85 Tahun 1968 jo. Lembaran

Daerah No.16 Tahun 1969 tentang setoran wajib pemeliharaan dan pembangunan prasarana daerah (SWP3D). Awalnya pemungutan PKB dinilai dengan nama SWP3D, selanjutnya dengan Kemendagri No.973/3578/PUOD Tahun 1987 penggabungan tersebut resmi menjadi ketentuan berlaku untuk seluruh Indonesia dengan nama Pajak Kendaraan Bermotor dan sistem pemungutannya melalui Sistem Administrasi Manunggal di Bawah Satu Atap (SAMSAT) yang berdasarkan Kepmendagri yang mulai berlaku di Indonesia pada tahun 1978.

Latar belakang pemungutan PKB bertolak dari pemikiran tentang usaha pemerintah untuk mempertinggi pendapatan daerah dari sumber yang ada, dilain pihak dihadapkan pada suatu kenyataan penerimaan daerah yang diperoleh dari PKB dan penerimaan dari pajak rumah tangga dasar III dan IV (mobil dan sepeda motor) sangat tidak seimbang bila dibandingkan dengan kebutuhan daerah untuk pemeliharaan dan pembangunan prasarana daerah, maka usaha peningkatan yang bersifat terus menerus perlu dilakukan. Memperhatikan harga kendaraan bermotor pada tahun 1960 sampai dengan 1965 merupakan ukuran kemampuan standar masyarakat.¹⁰³ Namun dalam kenyataannya kemampuan tersebut bila dibandingkan dengan tarif yang berlaku pada saat itu seimbang. Untuk menyelaraskan kebutuhan daerah, misalnya dalam hal pemeliharaan dan pembangunan proyek-proyek prasarana daerah seperti jalan, jembatan, dan sebagainya, wajarlah apabila pajaknya disesuaikan dengan kemampuan para pemilik kendaraan bermotor.

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

¹⁰³ Slamet Soelarno, *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: STIA LAN Press, 1999, hal 151.

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

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

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

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

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

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

Khusus untuk pemilik kendaraan bermotor yang mendaftarkan mobil baru atau melakukan perubahan bentuk, perubahan warna, perubahan nomor kendaraan bermotor, penggantian nama dan penggantian mesin harus melakukan tes fisik terlebih dahulu. Hasil cek fisik akan digunakan dalam menetapkan pajak.

Pembayaran PKB dilakukan setiap tahun, sedangkan perpanjangan STNK dilakukan setiap 5 tahun sekali.

Saat ini pemungutan PKB di Propinsi DKI Jakarta didasarkan pada table Nilai Jual Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri dan sesuai ketentuan dalam undang-undang diberlakukan dengan suatu Keputusan Gubernur DKI Jakarta. Tarif yang dikenakan sesuai dengan ketentuan di dalam Undang-undang yaitu 1,5 % untuk kendaraan bermotor bukan untuk umum, 1% untuk kendaraan bermotor untuk umum. Sedangkan bobot yang digunakan sebagai faktor penyesuaian ditetapkan untuk jenis-jenis kendaraan bermotor sebagai berikut:

- a. Sedan, sedan station, jeep, station, wagon, minibus, microbus, bus, sepeda motor dan sejenisnya, ditetapkan bobot sebesar 1,00;
- b. Mobil barang/beban, ditetapkan bobot sebesar 1,30;
- c. Alat-alat berat dan alat-alat besar, dengan bobot sebesar 1,00.

Bobot dinyatakan sebagai suatu koefisien tertentu dan merupakan salah satu unsure dalam menentukan besarnya dasar pengenaan PKB dengan memperhatikan unsure-unsur jenis bahan bakar yang digunakan, tahun pembuatan dan ciri-ciri mesin atau kapasitas mesin kendaraan bermotor. Sehingga besarnya dasar pengenaan PKB adalah NJKB dikalikan dengan bobot yang berlaku. Sedangkan untuk memperoleh jumlah PKB yang dibayarkan adalah dasar pengenaan PKB dikalikan dengan tarif yang berlaku untuk masing-masing jenis kendaraan.

PKB = Tarif Pajak x Dasar Pengenaan Pajak

Dasar Pengenaan Pajak = Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) x Bobot

Bobot = terdiri dari unsure-unsur usia kendaraan, kapasitas mesin, jenis bahan bakar dan lain-lain.

Penjelasan diatas sudah tercantum dalam dasar hukum pemungutan PKB yang masih berlaku sampai saat ini. Adapun dasar hukum tersebut diantaranya sebagai berikut:

1. Peraturan Daerah Nomor 4, Tahun 2003 tentang Pajak Kendaraan Bermotor

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

Dalam hal kaitannya dengan tarif PKB, pada saat penelitian ini dilakukan belum ada ketentuan yang telah sah menetapkan berlakunya tarif progresif dalam pemungutan PKB. Akan tetapi, masih berlaku ketentuan yang sebelumnya yaitu UU No.34 Tahun 2000 bahwa tidak ada ketentuan tarif progresif untuk kendaraan bermotor yang kedua, ketiga, keempat dan seterusnya. Tarif yang berlaku untuk kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya sama yaitu 1,5% untuk kendaraan bukan umum dan 1 % untuk kendaraan umum.

Dalam penyempurnaan UU No.34 Tahun 2000 melalui UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah diatur mengenai tarif progresif pada PKB untuk kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya berdasarkan pada nama pemilik dan alamat yang sama. Mengenai ketentuan besaran tarif progresif yang akan diterapkan, sampai saat penelitian ini dilakukan belum ada kepastian mengenai besaran tarif progresif yang akan berlaku di Propinsi DKI Jakarta. Besaran tarif progresif merupakan kewenangan pemerintah daerah masing-masing dengan batasan tidak melebihi tarif maksimal yang telah diatur dalam UU No.28 Tahun 2009. Berikut ini jumlah kendaraan yang terdaftar di Samsat DKI Jakarta dari tahun 2007 sampai dengan 2009 :

Tabel IV.1
Data dan Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta
Kelompok dan Jenis Kendaraan Bermotor Yang Terdaftar Di Samsat.
Tahun 2007 s/d 2009

No	Jenis kendaraan	2007	2008	2009
1	Sedan dan Sejenisnya	323.790	313.714	297.386
2	Jeep Segala Merk	104.406	107.755	106.401
3	Mini bus, micro bus	662.110	716.244	740.417
4	Pick up, light truck, truck dan sejenisnya	114.638	117.671	114.205
5	Bus tingkat, wagon, box, delivery van	78.264	81.783	83.746
6	Dum truck, truck tangki dan sejenisnya	19.743	20.572	20.146
7	Otolet/ opelet, microlet	14.155	14.162	13.968
8	Kendaraan bermotor roda tiga	14.147	14.265	14.362
9	Sepeda motor	2.223.072	2.424.941	2.585.471
10	Alat-alat berat	23.000	24.849	25.453
	Jumlah	3.577.325	3.835.956	4.001.555

Dari tabel diatas diketahui bahwa terjadi peningkatan jumlah Kendaraan bermotor dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir, yaitu pada tahun 2007 hingga tahun 2009. Hal itu memberikan dampak positif bagi peningkatan penerimaan pajak daerah khususnya pada penerimaan pos PKB. Disisi lain, pertumbuhan dan peningkatan jumlah Kendaraan bermotor juga memberikan dampak negatif yaitu terjadi kemacetan/ kepadatan lalu lintas di DKI Jakarta dan kerusakan jalan. Kemacetan tersebut menimbulkan *social cost* yang tinggi bagi masyarakat. *Social cost* tersebut antara lain pemborosan bahan bakar, tingkat kestressan orang yang semakin meningkat, kerugian waktu, dan penyakit yang disebabkan oleh polusi yang dihasilkan oleh Kendaraan bermotor.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Diskominfo DKI Jakarta per-18 Mei 2010 jumlah kendaraan yang telah terdaftar di Samsat sebanyak 5.698.856 unit. Jumlah tersebut merupakan jumlah keseluruhan dari jenis kendaraan yang ada di Propinsi DKI Jakarta. Peneliti menyajikan jumlah kendaraan tersebut berdasarkan jenis kendaraan bermotor dan kisaran harga kendaraan bermotor:

Tabel IV.2

**Jumlah Kendaraan Bermotor berdasarkan
Jenis dan Kisaran Harga Kendaraan Bermotor**

Jenis	Jumlah Kendaraan Bermotor berdasarkan	TOTAL
-------	---------------------------------------	-------

Kendaraan	Kisaran Harga Kendaraan Bermotor					(unit)
	< 100 Juta	100 juta < 200 juta	200 juta < 300 juta	300 juta < 400 juta	≥ 400 juta	
Sedan dan sejenisnya	248.908	85.821	27.848	10.627	17.484	390.688
Jeep segala merk	60.720	26.096	31.226	5.662	7.561	131.265
Mini Bus, Micro Bus	460.073	341.978	24.888	6.259	5.532	838.730
Pick Up, light truck, truck dan sejenisnya	136.552	14.538	2.199	131	55	153.475
Bus tingkat, wagon, box, delivery van	65.466	25.244	3.549	163	30	94.452
Dum truck, truck tangki dan sejenisnya	11.151	12.610	3.195	1732	416	29.104
Otolet/Opelet, Microlet	13.304	762	-	-	-	14.066
Alat-alat berat	7.287	15.669	5.503	3.425	726	32.610
Kendaraan bermotor roda tiga	15.766	-	-	-	-	15.766
Sepeda motor	3.998.700	-	-	-	-	3.998.700
Jumlah	4.060.729	1.458.600	111.854	32.315	35.358	5.698.856

Sumber :Diskominfo Propinsi DKI Jakarta (data sampai dengan 18 mei 2010)

Mengacu pada tabel IV.2 tampak adanya peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Dengan adanya peningkatan jumlah tersebut dipastikan jumlah penerimaan PKB meningkat dari tahun sebelumnya. Peningkatan jumlah kendaraan tentunya akan berpengaruh kepada tingkat kemacetan dan tingginya volume kendaraan di ruas-ruas jalan.

IV.2 Analisis Potensi Pajak Daerah di Propinsi DKI Jakarta khususnya pada PKB.

Dalam era otonomi daerah yang telah diselenggarakan sejak tahun 1998 memperoleh respon positif dari pihak pemerintah daerah. Hal itu disebabkan daerah memiliki kewenangan untuk membangun dan mengatur daerahnya sendiri. Salah satu bentuk dari otonomi daerah adalah daerah diberikan kewenangan untuk memungut pajak daerah dan retribusi daerah sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah (PAD).

Propinsi DKI Jakarta merupakan salah satu propinsi yang memiliki sumber penerimaan PAD dari sektor Pajak Daerah dan Retribusi daerah yang cukup besar. Hal itu ditunjukkan dari Kontribusi Pajak Daerah terhadap PAD di propinsi DKI Jakarta dalam kurun waktu 10 tahun terakhir sejak tahun anggaran 1999/2000 sampai dengan 2008.

Tabel IV.3
Kontribusi Pajak Daerah Terhadap Pendapatan Asli Daerah
Di Propinsi DKI Jakarta Tahun Anggaran 1999/2000 s.d. 2008

Tahun Anggaran	Pajak Daerah (Rp.)	Pendapatan Asli Daerah (Rp.)	Kontribusi (%)
1999/2000	1.481.392.959.712,53	1.692.919.376.028,29	87,5
2000	2.118.395.184.520,80	2.402.304.288.558,20	88,18
2001	3.056.748.123.244,37	3.644.150.893.027,88	83,88
2002	3.703.572.683.258	4.509.529.747.082	82,13
2003	4.401.724.404.022	5.470.516.836.160	80,46
2004	5.498.606.707.318	6.679.522.557.272	82,32
2005	6.499.873.646.728	8.045.222.734.711	80,79
2006	6.482.168.811.472	8.452.403.885.155	76,69
2007	7.202.468.426.421	8.731.096.244.968	82,49
2008	8.751.315.392.333	10.470.411.942.420	83,58

Mengacu pada tabel tersebut, sangat jelas peran penerimaan pajak daerah memiliki porsi yang dominan dalam komposisi PAD di propinsi DKI Jakarta. PKB merupakan salah satu jenis penerimaan daerah yang cukup potensial, hal itu ditunjukkan dari realisasi penerimaan APBD Propinsi DKI Jakarta dalam 3 (tiga) tahun terakhir. Berikut ini adalah tabel realisasi penerimaan APBD tahun anggaran 2007 sampai dengan 2009.

Tabel IV.4

**Realisasi Penerimaan Pajak Daerah Di Propinsi DKI Jakarta
Tahun Anggaran 2007 - 2009**

No	Jenis Pajak	2007	2008	2009
1	Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)	2.368.877.005.505	2.618.745.860.159	2.763.780.878.554
2	Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)	2.215.253.938.300	2.981.056.833.050	2.539.776.764.510
3	Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB)	601.594.384.410	767.232.997.858	671.464.087.091
4	Pajak Hotel	533.000.105.646	620.987.794.055	605.490.917.128
5	Pajak Restoran	484.646921.592	649.642.448.696	753.198.530.719
6	Pajak Hiburan	188.535.088.705	249.661.260.678	267.319.692.454
7	Pajak Reklame	257.775.199.148	306.953.676.694	274.909.287.168
8	Pajak Penerangan Jalan (PPJ)	346.826.639.475	382.878.504.153	412.485.256.537
9	Pajak Pemanfaatan Air Bawah Tanah (PPABT)	58.834.575.609	60.639.689.139	126.910.366.261
10	Pajak Parkir	98.849.343.562	113.516.327.851	138.789.997.148
	Jumlah	7.202.527.438.121	8.751.315.392.333	8.554.125.777.570

Pada tahun anggaran 2009, realisasi penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) melebihi perencanaan target yaitu 102,98%. Pada tahun tersebut, rencana target penerimaan adalah Rp. 2.687.000.000.000,- kemudian pada realisasi penerimaannya diperoleh 2.766.961.102.529,-. Atas realisasi penerimaan tersebut

yang jumlahnya melebihi target yang dicapai, maka terdapat selisih positif sebesar Rp. 79.961.102.529,-.

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

Dalam sub bab ini, peneliti menggali lebih dalam mengenai Pajak Kendaraan Bermotor dengan tarif 1,5% dan belum berlakunya progresif karena masih mengacu pada PP No.65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah. Dengan tarif 1,5% sebenarnya DKI sudah memiliki pendapatan yang cukup besar dari pos penerimaan pajak khususnya PKB. Hal itu dibuktikan dengan realisasi penerimaan Propinsi DKI Jakarta.

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

¹⁰⁴ Sumber data BPKD Propinsi DKI Jakarta(data diolah peneliti)

“..Nah klo tarif yang berlaku skrg kan 1,5% dan itu sudah angka yang cukup bagus lah. Untuk kendaraan pertama ya..”¹⁰⁵

Tarif PKB yang diberlakukan di DKI Jakarta dinilai sudah cukup baik dari sisi penerimaan dan daya saing dengan daerah tetangga. Akan tetapi dari sisi regulernya, tarif PKB yang 1,5% tersebut belum mampu secara optimal menunjukkan hasil dari fungsi regulernya. Khususnya di Propinsi DKI Jakarta, masalah kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan yang sangat penting, dikarenakan dengan kemacetan yang terjadi dapat menghambat kinerja bisnis industri dan jasa. Seperti yang diungkapkan Komarudin dalam kutipan ahsil wawancara berikut :

“Kalo pajak yang ditetapkan sekarang sebenarnya sudah cukup baik, kalo menurut saya. Daya saing dengan “tetangga” dengan sekitarnya cukup baik. Baik dengan bogor, tangerang, bekasi dan depok, itu cukup baik lah daya saing kita ya.”¹⁰⁶

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

Pertama, PKB sebagai jenis pajak atas dasar penggunaan jalan (*road tax*). Dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan angkutan menyatakan bahwa jalan raya adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas kendaraan. Di Indonesia, khususnya Propinsi DKI Jakarta, kondisi jalan yang ada banyak diantaranya dalam kondisi memprihatinkan dan fungsi jalan yang

¹⁰⁵ Hasil wawancara dengan H. M.Ridho Komarudin (Ketua Komisi C DPRD Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung DPRD Propinsi DKI Jakarta Jl. Kebon Sirih No.18 Jakarta Pusat Pada tanggal 18 Mei 2010 Pukul 11.30 WIB.

¹⁰⁶ Hasil wawancara dengan H. M.Ridho Komarudin (Ketua Komisi C DPRD Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung DPRD Propinsi DKI Jakarta Jl. Kebon Sirih No.18 Jakarta Pusat Pada tanggal 18 Mei 2010 Pukul 11.30 WIB.

disalahgunakan sebagai lahan parkir dan pedagang kaki lima sehingga tidak mampu lagi menampung jumlah volume kendaraan yang tinggi.

Dalam hal ini pengenaan PKB dilakukan oleh pemerintah daerah untuk menutup biaya-biaya yang diakibatkan oleh adanya pembangunan dan pemeliharaan jalan yang digunakan oleh para pemilik kendaraan. Namun, permasalahannya dalam pengalokasian anggarannya adalah tidak dapat diukurnya penerimaan PKB bila dibandingkan dengan pelayanan yang diberikan pemerintah berupa penyediaan prasarana jalan. Salah satu penyebab tidak dapat diukurnya adalah dalam ketentuan perundang-undangan dan peraturan lainnya yang mengatur tentang pemungutan PKB tidak ada ketentuan untuk mengalokasikan dananya sebagian yang diperuntukkan untuk sarana dan prasarana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor. Selain itu, penerimaan PKB dimasukkan menjadi satu dalam PAD dan dalam APBD peruntukannya membiayai belanja daerah secara menyeluruh.

Apabila ditelaah lebih jauh mengenai ketentuan peraturan PKB, diatur dalam dasar pengenaan pajaknya yaitu adanya bobot kendaraan sebagai pengukuran besarnya kerusakan jalan yang diakibatkan kendaraan tersebut. Namun hal itu ternyata bukan menjadi ukuran yang dapat dijadikan alasan kuat pengalokasian penerimaan PKB pada sarana dan prasarana jalan. Hal tersebut akan membawa kepada masalah prinsip manfaat dalam pembayaran pajak. Dalam arti bahwa masyarakat akan menuntut pelayanan yang lebih baik dari pemerintah dalam hal pengadaan dan pemeliharaan jalan, sesuai dengan pajak yang telah dibayarkan.

Fungsi PKB yang dikenakan terhadap penggunaan dan kerusakan jalan ini mengakibatkan pemerintah juga harus dapat memperhitungkan besarnya biaya penggunaan dan kerusakan jalan sebagai akibat dari penggunaan kendaraan bermotor. Seperti yang dijelaskan sebelumnya bahwa mengenai biaya penggunaan dan kerusakan jalan diperhitungkan melalui besaran bobot kendaraan yang mempertimbangkan antara lain mengenai berat kendaraan dan kapasitas mesin dalam perhitungan pajaknya.

Kedua, PKB sebagai jenis pajak atas dampak polusi yang diakibatkan (*pollution tax*). Kaitannya dengan dampak polusi atau pencemaran lingkungan, melalui Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan juga secara tegas melalui Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 35 Tahun 1993 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor.

PKB sebagai jenis pajak atas dampak polusi udara sebagai akibat dari emisi gas buang kendaraan bermotor memiliki implikasi pada penghitungan pajak yang turut memperhitungkan masalah pencemaran udara. Hal itu tercermin dari bobot masing-masing kendaraan yang memperhitungkan jenis bahan bakar yang digunakan oleh suatu kendaraan, yaitu apakah menggunakan premium, solar atau gas. Hal itu akan menjadi wajar apabila kendaraan yang memberikan kontribusi pada pencemaran udara yang lebih kecil akan membayar pajak dengan jumlah yang lebih kecil dibandingkan dengan kendaraan yang memberikan kontribusi pencemaran udara yang lebih besar.

Ketiga, PKB sebagai jenis pajak yang dikenakan atas kekayaan yang dimiliki seseorang. Hal ini merupakan korelasi dengan makna kekayaan yang memiliki arti segala harta baik berupa barang atau hak sepanjang memenuhi syarat-syarat diantaranya kekayaan tersebut dengan suatu cara dapat beralih hak kepemilikannya baik melalui pembelian, pemberian dan lain sebagainya serta dapat dinilai secara ekonomis. Dengan demikian, PKB dapat dikategorikan pada jenis pajak yang dapat dikenakan terhadap kekayaan seseorang.

Dalam ketentuan perundang-undangan dan peraturan lainnya yang mengatur tentang PKB secara tersirat telah mencerminkan bahwa PKB dapat dikategorikan pajak yang dipungut atas kekayaan seseorang yaitu dari objek pajak PKB itu sendiri yaitu atas kepemilikan kendaraan bermotor. Tidak hanya pada objek pajaknya tetapi juga dapat diukur melalui NJKB atas kendaraan bermotor yang dimiliki dan besarnya jumlah PKB yang dibayarkan. Dengan demikian, maka bagi yang memiliki kendaraan bermotor dengan harga yang tinggi akan membayar PKB dalam jumlah yang lebih tinggi dibandingkan mereka yang memiliki kendaraan dengan harga yang lebih murah.

Dari ketiga hal diatas yang disampaikan peneliti, bahwa ketiga hal tersebut yaitu *road tax*, *pollution tax* dan pajak atas kekayaan berdampak pada pengenaan PKB yang didasarkan atas nilai jual kendaraan dan bobot kendaraan sebagai dasar pengenaan PKB. Seperti yang telah dijelaskan diatas bahwa besarnya PKB yang dibayarkan pemilik kendaraan bermotor merupakan hasil perkalian dua unsur pokok yang digunakan sebagai dasar pengenaan PKB yaitu Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) dan Bobot.

PKB sebagai pajak atas kerusakan jalan dan polusi udara dicerminkan pada bobot masing-masing kendaraan. Dengan demikian besarnya PKB juga turut memperhitungkan pemakaian jalan serta pencemaran udara atau lingkungan yang diakibatkan oleh emisi gas buang dari kendaraan bermotor yang bersangkutan. Pengenaan bobot ini dibedakan antara kendaraan penumpang dan kendaraan beban. Untuk kendaraan penumpang dikenakan bobot sebesar 1,00 dan untuk kendaraan beban dikenakan bobot sebesar 1,30.

Dalam hal kaitannya dengan direvisinya UU No.34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah melalui ditetapkan dan disahkannya UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan retribusi Daerah, diharapkan dapat lebih memperbaiki sistem pemungutan Pajak dan Retribusi Daerah. Tidak hanya hal itu, dengan penyempurnaan ini diharapkan juga dapat lebih meningkatkan penerimaan daerah melalui Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, dengan menggali potensi-potensi yang belum diatur sebelumnya dalam UU No.34 Tahun 2009.

Sesuai dengan yang diamanatkan dalam UU No. 28 Tahun 2009, bahwa salah satu kebijakan yang akan dilaksanakan adalah dipungutnya PKB pada kendaraan plat merah atau pemerintah yang selama ini tidak diatur dalam UU no.34 tahun 2000. Dengan diamanatkannya hal tersebut, secara tidak langsung telah menggali potensi yang belum tergali selama ini. Mengingat, jumlah kendaraan plat merah yang ada cukup banyak, hal tersebut tentunya akan menambah penerimaan pajak daerah pada pos PKB.

Dalam ketentuan UU No. 28 Tahun 2009 terdapat perluasan objek Pajak khususnya pada PKB. Bentuk perluasan objek PKB adalah dengan mengenakan pungutan PKB atas kendaraan pemerintah Pusat dan daerah atau yang lebih

dikenal dengan sebutan kendaraan 'plat merah'. Telah diamanatkan dalam UU yang baru bahwa pungutan PKB atas kendaraan 'plat merah' akan dilaksanakan. Mengenai ketentuan besaran tarifnya akan ditentukan oleh pemerintah daerah setempat.

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

"Ga terlalu signifikan ya.. jumlah ga signifikan. Nah itu kan gini, namanya "jeruk makan jeruk". Kan yang bayar kita-kita juga. Itu kan dari APBD intinya, terus masuk ke APBD lagi. Jadi sistemnya begitu, pertama jumlah ga signifikan..kedua, uang keluar masuknya disitu-situ aja. Kita keluarin..masuk lagi. Sementara uang yang kita keluarkan dari pungutan pajak kendaraan yang pribadi. Jadi sementara ga signifikan..jumlahnya juga ga banyak"

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

Disisi lain, peneliti menilai dengan UU No.28 Tahun 2009 ini dengan adanya perluasan objek PKB kepada pengenaan PKB kendaraan pemerintah pusat dan daerah atau kendaraan 'plat merah' dapat memberi kontribusi yang cukup

dalam penerimaan PAD dari pos pajak daerah. Hal itu dikorelasikan dengan jumlah *earmarking* yang akan diberikan porsinya menjadi lebih besar karena penerimaan PKB yang meningkat. Untuk lebih memahami yang dijelaskan peneliti mencoba menyajikannya dalam contoh ilustrasi sebagai berikut:

Contoh ilustrasi : Pada tahun 2009 jumlah realisasi penerimaan pajak daerah dari PKB adalah sebesar 2.763.780.878.554. dengan asumsi dialokasikan untuk *earmarking* 20% dan kendaraan bermotor plat merah tidak dipungut PKB tentunya jumlah *earmarking*nya lebih kecil bila dibandingkan dengan Penerimaan PKB yang ditambah dengan penerimaan PKB dari kendaraan bermotor plat merah. Asumsi penerimaan tahun 2009 apabila saat itu telah diterapkan pemungutan PKB pada kendaraan bermotor plat merah maka ada penambahan penerimaan sebesar Rp.49.383.000.000 mengacu pada tabel Perkiraan Potensi Penerimaan PKB Jenis Kendaraan Plat Merah Dengan Bobot 1.00 di Propinsi DKI Jakarta dan table Perkiraan Potensi Penerimaan PKB Jenis Kendaraan Plat Merah dengan Bobot 1.30 di Propinsi DKI Jakarta.

Dalam hal ini peneliti menyajikan jumlah kendaraan plat merah berdasarkan jenis dan yang diproses di samsat di Propinsi DKI Jakarta, berikut ini tabel jumlah kendaraan plat merah yang ada di propinsi DKI Jakarta sejak tahun 2007 hingga tahun 2009.

Tabel IV.5

**Jumlah Kendaraan Plat Merah yang ada di Propinsi DKI Jakarta
Tahun 2007 hingga Tahun 2009**

JenisS Kendaraan	2007	2008	2009
Sedan dan sejenisnya	2.815	2.841	2.933
Jeep segala merk	1.530	1.515	1.512
Minibus, micro bus	16.831	17.231	17.828
Pick-up, light truck, truck dan sejenisnya	2.083	2.198	2.187
Bus tingkat, wagon, box, delivery van	1.107	1.467	1.662
Dum truck, truck tangki dan sejenisnya	1.191	1.141	1.186
Kendaraan bermotor roda tiga	53	70	159.
Sepeda motor	29.686	30.134	31.742
Alat-alat berat	248	192	187

Total	55.544	56.789	59.396
--------------	---------------	---------------	---------------

Sumber : Diskominfo Propinsi DKI Jakarta (Data diolah oleh peneliti)

Berdasarkan pada tabel diatas, bahwa tiap tahunnya jumlah kendaraan milik pemerintah atau plat merah mengalami kenaikan. Hal itu menunjukkan bahwa akan sangat potensial untuk di pungut PKB meskipun dana yang digunakan untuk membayar PKB adalah dana APBD akan tetapi alokasi untuk *earmarking* semakin besar jumlahnya. Porsi *earmarking* yang ada di propinsi DKI Jakarta adalah 20% dari total penerimaan PKB. Secara otomatis, apabila penerimaan PKB meningkat maka jumlah alokasi *earmarking*nya pun meningkat. Berikut ini ilustrasi perhitungan potensi penerimaan PKB dari kendaraan plat merah yang ada di propinsi DKI Jakarta. Dengan asumsi total kendaraan plat merah tahun 2009 yaitu sebesar 59.396 unit dibagi 6 (enam) NJKB yaitu :

- a. \leq Rp.50.000.000
- b. Rp. 50.000.000 \leq Rp.100.000.000,
- c. Rp.100.000.000 \leq Rp.200.000.000
- d. Rp. 200.000.000 \leq Rp. 300.000.000
- e. Rp. 300.000.000 \leq Rp. 400.000.000
- f. \geq Rp. 400.000.000

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

Tabel IV.6

Perkiraan Potensi Penerimaan PKB

Jenis Kendaraan Plat Merah Dengan Bobot 1.00 di Propinsi DKI Jakarta

NJKB RATA-RATA	Bobot	Tarif PKB	Jumlah Kendaraan (asumsi)	Total
\leq Rp.50.000.000	1,00	0.5%	31.901	7.975.250.000
Rp.50.000.000 \leq Rp.100.000.000	1,00	0.5%	4.367	2.183.500.000
Rp.100.000.000 \leq Rp.200.000.000	1,00	0.5%	4.524	4.524.000.000
Rp. 200.000.000 \leq Rp. 300.000.000	1,00	0.5%	4.524	6.786.000.000
Rp. 300.000.000 \leq Rp. 400.000.000	1,00	0.5%	4.524	9.048.000.000
\geq Rp. 400.000.000	1,00	0.5%	4.524	9.048.000.000

Total	54.364	39.564.750.000
--------------	---------------	-----------------------

Sumber: Diskominfo Propinsi DKI Jakarta (Data diolah peneliti)

Berdasarkan pada tabel IV.6 maka potensi penerimaan PKB diperkirakan sekitar Rp. 39.564.750.000 dari jenis kendaraan plat merah dengan bobot 1.00. jumlah kendaraan sebagai unsur penghitungan total penerimaan PKB berdasarkan dari jumlah kendaraan bermotor 'plat merah' dengan bobot 1.00 di bagi banyaknya jenis kendaraan bermotor dengan bobot 1.00. perhitungan yang disajikan pada tabel V.4 berdasarkan dengan rumusan penghitungan PKB sebagaimana yang diatur dalam UU dan Peraturan Lainnya yang mengatur tentang PKB Di Propinsi DKI Jakarta pada khususnya. Lebih lanjut pada tabel IV.7 peneliti membuat perkiraan perhitungan potensi penerimaan PKB dari jenis kendaraan 'plat merah dengan bobot 1.30. Pada Tabel IV.7 pun menggunakan cara perhitungan yang sama dengan tabel IV.6 hanya saja bobot yang digunakan sebagai unsur penghitungannya berbeda, yaitu 1.30.

Tabel IV.7

Perkiraan Potensi Penerimaan PKB

Jenis Kendaraan Plat Merah Dengan Bobot 1.30 di Propinsi DKI Jakarta

NJKB RATA-RATA	Bobot	Dasar Pengenaan Pajak (NJKB X Bobot)	Tarif PKB	Jumlah Kendaraan (asumsi)	Total
Rp.50.000.000 ≤ Rp.100.000.000	1,30	130.000.000	0.5%	1.007	654.550.000
Rp.101.000.000 ≤ Rp.200.000.000	1,30	260.000.000	0.5%	1.007	1.309.100.000
Rp. 201.000.000 ≤ Rp. 300.000.000	1,30	390.000.000	0.5%	1.007	1.963.650.000
Rp. 301.000.000 ≤ Rp. 400.000.000	1.30	520.000.000	0.5%	1.007	2.618.200.000
Rp.401.000.000 ≤ Rp. 500.000.000	1.30	650.000.000	0.5%	1.007	3.272.750.000
Total				5.035	9.818.250.000

Sumber: Diskominfo Propinsi DKI Jakarta (data diolah peneliti)

Pada tabel IV.7 menunjukkan hasil perhitungan dengan jumlah Rp.9.818.250.000. perkiraan potensi penerimaan PKB pada tabel IV.7 sama halnya dengan cara perhitungan pada tabel IV.6. Dengan adanya perkiraan potensi penerimaan PKB dari kendaraan 'plat merah' dapat diperoleh tambahan

penerimaan untuk PKB secara keseluruhan yaitu Rp. 49.383.000.000 dari jumlah kendaraan bermotor 'plat merah' yang ada di Propinsi DKI Jakarta sebanyak 59.396 unit.

Peneliti menilai jumlah perkiraan potensi penerimaan berdasarkan tabel IV.6 dan IV.7 sekalipun hanya sebagian kecil dari jumlah penerimaan PKB yang cukup besar jumlahnya, tetap saja merupakan potensi yang harus dimaksimalkan. Hal itu tentunya akan memberi pengaruh bagi pengalokasian anggaran *earmarking*. Tidak hanya pengenaan kendaraan bermotor 'plat merah' saja yang dapat dijadikan tambahan potensi penerimaan PKB.

Lebih lanjut dalam kaitannya penggalan potensi Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) di propinsi DKI Jakarta, pihak Dinas Pelayanan Pajak telah merangkum peluang-peluang terjadinya peningkatan penerimaan sebagai akibat dari beberapa kebijakan. Adapun kebijakan tersebut diantaranya Perluasan objek untuk kendaraan bermotor Lembaga Sosial, Lembaga Sosial Keagamaan, Pemadam Kebakaran, Pemerintah/TNI/Polri dan Pemerintah Daerah; Adanya diskresi tarif antara 1% - 2%; Adanya Kebijakan tarif progresif untuk kendaraan kedua dan seterusnya dengan besar tarif paling rendah 2% dan paling tinggi 10%.

Berdasarkan perolehan data yang dilakukan oleh peneliti di Dinas Pelayanan Pajak, atas kebijakan penetapan tarif progresif pada PKB akan terkendala atau memiliki potensi masalah teknis yang akan menghambat peningkatan penerimaan berupa ; *pertama*, penolakan dari Lembaga Sosial, Lembaga Sosial Keagamaan, Pemadam Kebakaran, Pemerintah/TNI/Polri dan Pemerintah Daerah, karena selama ini dikecualikan dari pengenaan PKB. *Kedua*, terjadinya pelarian objek pajak antar daerah sebagai akibat adanya kemungkinan perbedaan tarif antar daerah. *Ketiga*, penolakan masyarakat atas penerapan tarif progresif. *Keempat*, kesulitan penentuan kepemilikan kendaraan kedua dan seterusnya karena ada persyaratan atas nama dan/atau alamat yang sama dan *kelima* penolakan dari Badan Usaha yang memiliki lebih dari 1 (satu) kendaraan.

Adapun Langkah-langkah Peningkatan penerimaan yang dilakukan oleh Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:¹⁰⁷

1. Peningkatan serta penambahan sumber informasi

¹⁰⁷ http://dipenda.jakarta.go.id/uploads/SISTEMPERPAJAKAN_files/frame.htm

Dalam kaitannya dengan penambahan sumber informasi, peneliti menilai perlu adanya pertukaran informasi dari daerah-daerah tetangga mengenai identitas kendaraan bermotor dan status kepemilikannya.

2. Peningkatan kerjasama antara instansi terkait

Peningkatan kerjasama yang dimaksud adalah instansi yang terkait dalam proses pemungutan PKB saling bersinergi untuk memperoleh hasil yang optimum dan *update* data wajib pajak makin cepat.

3. Peningkatan pengawasan

4. Peningkatan pengendalian administrasi perpajakan

5. Peningkatan pelayanan dan meminimalkan beban kepada wajib pajak

6. Peningkatan sistem laporan yang mudah dan dapat ditindaklanjuti baik oleh Wajib Pajak maupun fiskus

7. Meningkatkan kepatuhan sukarela

Upaya-Upaya Peningkatan Penerimaan Pada PKB di Propinsi DKI Jakarta sangat erat kaitannya dengan penerimaan BBNKB yaitu dilakukan dengan beberapa cara. Pertama, realisasi penerimaan tahun sebelumnya berupa tunggakan-tunggakan PKB yang belum terbayarkan dan kedua, mengidentifikasi jumlah kendaraan bermotor yang belum mendaftarkan ulang. Sebagai langkah dan upaya kongkrit dari cara tersebut yaitu dengan aktif dan pasif. Langkah dan upaya aktif yang dilakukan adalah melakukan koordinasi dengan polisi, meningkatkan operasi razia kendaraan bermotor, perbaikan NJKB dan pemberlakuan pajak progresif. Untuk langkah pasif yaitu dilakukan dengan menerbitkan surat pemberitahuan Belum Daftar Ulang (BDU), menerbitkan surat pemberitahuan kewajiban pemilik kendaraan bermotor (KPKB) dan langkah selanjutnya adalah koordinasi pemungutan (keterkaitan fiskal). Dengan langkah dan upaya tersebut diharapkan dapat meningkatkan realisasi penerimaan di Propinsi DKI Jakarta.

Akan tetapi dari kebijakan peraturan PKB sebelum disahkannya UU No.28 Tahun 2009 memiliki beberapa kekurangan yaitu tidak adanya ketentuan mengenai *earmarking* atas penerimaan PKB. Padahal dalam ketentuan peraturan yang mengatur tentang PKB secara tertulis telah jelas mengakomodir kepentingan-kepentingan yang berkaitan dengan sarana dan prasarana kendaraan bermotor. Namun, pada UU No.34 Tahun 2000 hal itu tidak diamanatkan,

sehingga penerimaan PKB peruntukkan bukan semata-mata untuk prasarana dan sarana kendaraan bermotor.

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

IV.3 Analisis Kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah DKI Jakarta perihal adanya keleluasaan daerah untuk menentukan tarif Pajak Kendaraan Bermotor sesuai dengan UU Nomor 28 Tahun 2009

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

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

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

1. Tarif PKB dan *Earmarking*
2. Upaya mengatasi permasalahan transportasi dan lalulintas di Propinsi DKI Jakarta

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

IV.3.1 Tarif PKB dan *Earmarking*

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

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

Berdasarkan dengan adanya perbedaan tarif tersebut, peneliti dalam hal ini lebih memfokuskan pada kendaraan bermotor bukan umum dan untuk kendaraan bermotor umum. Mengingat masalah utama kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta adalah pertumbuhan kendaraan bermotor bukan untuk umum yang sangat tinggi dan tidak memadainya kendaraan bermotor umum. Untuk itu peneliti merasa penting untuk membahas lebih dalam tentang tarif kendaraan bermotor bukan untuk umum dan kendaraan bermotor untuk umum.

Dalam proses penelitian yang dilakukan oleh peneliti, peneliti melakukan pengamatan langsung dan melakukan wawancara mendalam dengan nara sumber yang sesuai dengan pedoman wawancara. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari beberapa narasumber bahwa kebijakan tarif PKB yang sebelumnya memang sudah cukup memadai dari sisi penerimaan. Akan tetapi, ternyata tarif 1,5% tadi tidak lagi menjadi efektif untuk kendaraan kedua, ketiga dan seterusnya. Dengan

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

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

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

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

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

¹⁰⁸ Hasil wawancara dengan Arief Susilo SH (Ka.Sie Peraturan dan Perundang-undangan Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta Jl. Abdul Muis No.66 Jakarta Pusat Pada tanggal 19 Mei 2010 Pukul 14.00 WIB

pengenaan PKB yaitu Nilai Jual dan Bobot yang mencerminkan secara relatif kadar kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor. Adapun untuk Nilai Jual Kendaraan Bermotor diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan bermotor. Namun apabila harga pasaran umum tidak diketahui, maka dapat ditentukan berdasarkan faktor-faktor yang antara lain adalah isi silinder dan/atau satuan daya, penggunaan kendaraan bermotor, jenis kendaraan bermotor, merek kendaraan bermotor, tahun pembuatan kendaraan bermotor, berat total kendaraan bermotor dan banyaknya penumpang yang diizinkan serta dokumen impor untuk jenis kendaraan bermotor tertentu.

Untuk ketentuan mengenai bobot didasarkan pada tekanan gandar, jenis bahan bakar kendaraan bermotor, jenis, penggunaan, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor. Perihal mengenai Bobot telah ditetapkan bahwa untuk Sedan, sedan *station*, *jeep*, *station wagon*, minibus, microbus, bus, sepeda motor dan sejenisnya serta alat-alat berat dan alat-alat besar sebesar 1,00 dan Mobil barang/beban, sebesar 1,30.

Mengenai harga pasaran umum (HPU) dan bobot sebagai dasar pengenaan PKB dinyatakan dalam table yang ditetapkan oleh Menteri dalam Negeri dengan pertimbangan Menteri Keuangan. Dasar pengenaan PKB tersebut tiap tahunnya ditinjau kembali. Dalam hal menentukan Harga pasaran umum adalah harga rata-rata yang diperoleh dari sumber data, antara lain, Agen Tunggal Pemegang Merek, asosiasi penjual kendaraan bermotor. Nilai Jual Kendaraan Bermotor ditetapkan berdasarkan harga pasaran umum minggu pertama bulan Desember tahun pajak sebelumnya.

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

Dengan disahkannya UU No.28 Tahun 2009, adanya penerapan tarif progresif pada Pajak Kendaraan Bermotor. Dari sisi budgeter, hal itu dimaksudkan untuk meningkatkan penerimaan daerah khususnya dari pos pajak daerah. Di sisi lain yaitu reguleren, dengan penerapan tarif progresif dimaksudkan untuk menekan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang telah mengakibatkan semakin banyaknya permasalahan lalulintas di kota-kota besar, salah satunya propinsi DKI Jakarta. Atas fungsi reguleren tersebut, hal senada juga dikemukakan oleh salah satu anggota tim penyusun UU No.28 Tahun 2009, sebagai berikut:

“sasarannya kan memang mau mengurangi. Jadi, makanya progresif disini tidak mau menerapkan dari sisi kekayaan, bukan dari sisi pendapatan. Tapi dalam rangka mengurangi kepemilikan kendaraan bermotor. Itu makanya, berdasarkan kepemilikan dan alamat.”¹⁰⁹

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

Pajak progresif merupakan aturan yang menetapkan pemilik kendaraan harus membayar lebih jika ingin membeli kendaraan kedua, ketiga, dan seterusnya. Aturan ini diberlakukan sejak DPR RI menyetujui Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) progresif pada awal Agustus 2009 lalu. Hanya saja, penentuan besaran kedua pajak tersebut sepenuhnya ditetapkan pemerintah propinsi

¹⁰⁹Hasil wawancara dengan Lisbon Sirait (Tim Penyusun UU No.28 Tahun 2009) bertempat di Gedung Kementerian Keuangan Jl. Wahidin No.1 Jakarta Pusat Pada tanggal 26 April 2010 Pukul 08.00 WIB.

setempat. Dengan nama dan alamat menjadi dasar perhitungan Pajak Kendaraan Bermotor Progresif yang ditetapkan 1 hingga 10 persen dari harga belinya. Dengan demikian, masyarakat tidak perlu khawatir pada tingginya beban pajak karena pungutan ini tidak ditetapkan berdasarkan keluarga, seperti kutipan berikut ini:

”Basisnya nama dan alamat yang sama. Sebagai contoh, kendaraan milik anak yang masih tinggal di rumah orangtuanya tidak dihitung sebagai kendaraan kedua meskipun alamatnya sama sebab namanya berbeda,”¹¹⁰

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

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

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

¹¹⁰ Harry Azhar`Azis dalam *Nama-Alamat Jadi Dasar Pajak Kendaraan* sebagaimana dikutip dari <http://www.dannydarussalam.com/engine/artikel/art.php?artid=6256>

¹¹¹ <http://www.poskota.co.id/berita-terkini/2009/10/14/pajak-progresif-untuk-kendaraan-bermotor>

Kaitannya dengan tarif progresif yang akan diterapkan di Propinsi DKI Jakarta, peneliti memperoleh informasi dari informan berupa usulan besaran angka tarif progresif yang akan diterapkan di Propinsi DKI Jakarta. Berikut ini kutipan wawancara informan yang menyatakan mengenai besaran tarif yang diusulkan kepada DPRD Propinsi DKI Jakarta,

“ tarif progresif, konsep kita untuk kendaraan pertama 1,5% tetap ya..untuk kendaraan kedua 2%, untuk kendaraan ketiga 4%, untuk kendaraan keempat dst 5%.. nah untuk itung-itungan kenaikan sampai sebesar itu, ya..nanti ada penilaian sendiri, secara teori udah jelas itu. Nah jadi 1,5%, 2%, 4%, 5% itu untuk kendaraan pribadi. Untuk umum, 1,5%, 2%, 2,5% Cuma 3 tarif untuk seterusnya.”¹¹²

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

Tarif progresif yang akan diterapkan tentunya akan memberikan pengaruh bagi sektor industri produsen kendaraan bermotor dan masyarakat konsumen. Apalagi mengingat sasaran yang ingin dituju dari ketentuan tarif progresif tersebut tidak hanya meningkatkan sumber penerimaan PKB bagi daerah tapi juga menekan pertumbuhan kendaraan bermotor, khususnya kendaraan bermotor yang untuk umum. Dengan adanya tarif progresif tadi diharapkan dapat lebih

¹¹² Hasil wawancara dengan Arief Susilo SH (Ka.Sie Peraturan dan Perundang-undangan Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta Jl. Abdul Muis No.66 Jakarta Pusat Pada tanggal 19 Mei 2010 Pukul 14.00 WIB

mencerminkan unsur keadilan dalam pemungutan pajak dan masyarakat pengguna kendaraan bermotor bukan umum mulai beralih menggunakan kendaraan umum.

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

“Kendaraan umum tidak dikenakan progresif atau kendaraan badan tidak dikenakan progresif. Ada badan sosial, kayak badan-badan yg lain..gitu kan, karena dia juga membantu sosial kemasyarakatan dan industri.”¹¹³

Atas dasar itulah perlu adanya pertimbangan yang lebih matang dalam penetapan besaran tarif progresif yang sesuai untuk Propinsi DKI Jakarta. Setiap kebijakan yang ditetapkan pastinya akan member dampak terhadap lingkungan yang terkait didalamnya. Seperti yang disampaikan oleh informan berikut ini :

“Apabila tarif pajak kendaraan bermotor dinaikkan, berapa besar tingkat penjualan yang akan turun. Itu akan menyebabkan gelombang pemutusan kerja dalam jumlah besar. Pemerintah harus menghitung itu. Jangan sampai ada satu kebijakan yang mengorbankan suatu industri, biayanya terlalu mahal”.¹¹⁴

¹¹³ Hasil wawancara dengan H. M.Ridho Komarudin (Ketua Komisi C DPRD Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung DPRD Propinsi DKI Jakarta Jl. Kebon Sirih No.18 Jakarta Pusat Pada tanggal 18 Mei 2010 Pukul 11.30 WIB.

¹¹⁴ Hasil wawancara Suharso Manoarfa (Wakil Ketua Panitia Anggaran DPR RI) kepada harian kompas pada 23 Agustus 2008 yang diakses melalui <http://dipenda.jakarta.go.id/modules/berita/item.php?itemid=112>

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

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

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

Pada Bab II, peneliti telah menyampaikan mengenai kurva laffer. Pada kurva tersebut dijelaskan bahwa peningkatan tarif tidak selalu memberikan dampak yang positif bagi sisi penerimaan pendapatan. Semakin tinggi tarif pajak, maka kecenderungan masyarakat untuk menghindari pajak akan semakin besar. Penetapan tarif pajak apabila tidak diimbangi dengan sarana sistem administrasi yang baik maka akan menjadi langkah yang kurang optimal. Peningkatan tarif pajak dalam jangka pendek akan memberikan kontribusi yang baik bagi penerimaan. Tapi dalam jangka panjang bisa jadi memberikan kontribusi negatif yaitu berupa penghindaran, penolakan dan resistensi dari masyarakat untuk memenuhi kewajibannya membayar pajak.

¹¹⁵ Hasil wawancara dengan H. M.Ridho Komarudin (Ketua Komisi C DPRD Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung DPRD Propinsi DKI Jakarta Jl. Kebon Sirih No.18 Jakarta Pusat Pada tanggal 18 Mei 2010 Pukul 11.30 WIB.

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

Dengan sistem administrasi yang baik, tentunya akan lebih mengefektifkan pungutan pajak yang sudah berjalan saat ini. Salah satu poin penting dari pengenaan tarif progresif ini adalah berdasarkan pada kendaraan kedua, ketiga dan keempat dst dengan nama pemilik dan alamat yang sama. Apabila sistem administrasi yang ada belum mendukung poin penting tersebut, maka penerapan tarif progresif tidak akan memberi hasil yang maksimal. Sistem administrasi yang buruk saat ini tercermin dari banyaknya kalangan masyarakat yang memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP) lebih dari satu domisili. Dengan memiliki KTP lebih dari satu yang dimiliki seseorang tentunya dapat menghindari pengenaan tarif progresif atas kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya yang dimiliki atas pemilik yang sama.

Atas dasar itulah perlu kiranya diterapkan *Single Identity Number (SIN)*. Dengan SIN dapat meminimalisir kemungkinan terjadi kepemilikan Kartu identitas lebih dari satu dan dapat menjangkau seluruh aspek yang ada dimasyarakat.

¹¹⁶ *Pajak progresif dan asas keadilan*, Bisnis Indonesia, Selasa 25 Agustus 2009

SIN tidak hanya bermanfaat dalam sistem pemungutan pajak, tapi juga dalam kepentingan lainnya yang ada di masyarakat, contohnya memudahkan untuk data kependudukan. Indonesia belum menerapkan sepenuhnya *Single Identity Number* (*SIN*) untuk administrasi kependudukannya. Sudah menjadi rahasia umum, bahwa untuk membuat berbagai kartu identitas diri seperti Kartu Tanda Penduduk (*KTP*) sangat mudah dilakukan di Indonesia. Dengan membayar sejumlah uang kita dapat memperoleh *KTP* tersebut. Banyak orang memiliki lebih dari satu *KTP*. Hal ini mencerminkan belum rapinya administrasi kependudukan di Indonesia.

Banyak negara sudah memiliki *SIN* seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Amerika Serikat dan Kanada. Di Amerika dan Kanada kita kenal dengan nama *Social Security Number*. Di negara ini, setiap penduduk sejak lahir sampai meninggal memiliki satu *SIN*. Bahkan di banyak negara Eropa hewan piaraan pun sudah memiliki *SIN* yang dimasukkan ke dalam tubuhnya dengan suatu piranti yang dapat dibaca dengan alat scanner. Hal ini mempermudah berbagai macam urusan. Kalau kita ingin mengetahui apakah seseorang sudah meninggal akan lebih mudah diketahui dengan adanya *SIN*. Dengan adanya *SIN* akan sulit dilakukan pemalsuan identitas untuk melakukan tindak pidana. Jaminan sosial, urusan keimigrasian dan perpajakan juga lebih mudah dilaksanakan. Penegakan hukum dan keamanan juga dapat dilakukan dengan lebih efisien dan efektif.¹¹⁷

Disisi lain, penurunan tarif pajak tidak selamanya mengurangi jumlah penerimaan pajak. Berdasarkan Laporan OECD Tahun 2001 menyatakan bahwa penurunan tarif sifatnya lebih politis dan mencerminkan kebijakan perpajakan yang ramah bagi kalangan dunia usaha, namun sia-sia untuk meningkatkan kinerja penerimaan perpajakan. Bila suatu negara ingin melakukannya maka otoritas perpajakan haruslah melengkapi wewenangnya untuk memberlakukan wewenang penetapan meluas dalam registrasi wajib pajak terutama dengan penerapan *Single Identification Number* (*SIN*) dan adanya sinergi berikut akses data yang memadai untuk melakukan verifikasi kewajiban wajib pajak.¹¹⁸

¹¹⁷ Yunus Husein, *Pentingnya Single Identification Number Bagi Indonesia*, sebagaimana dikutip dalam <http://www.legalitas.org/content/pentingnya-single-identification-number-bagi-indonesia>.

¹¹⁸ Disampaikan oleh Gunawan Setiyaji (Dosen Sekolah Tinggi Akuntansi Negara) dalam makalahnya yang berjudul *Ruwetnya Urusan Tax Ratio*.

Dari perolehan data di lapangan, peneliti menemukan tentang penelitian yang dilakukan oleh *Multimedia and Cyberspace Engineering Research Group* (MUCER) KK Teknologi Informasi STEI – ITB mengenai Perancangan *Prototype Single Identity Number* (SIN) untuk menunjang *E-Government*. Dari hasil penelitian tersebut bahwa Sasaran akhir perancangan SIN adalah untuk membangun *data center* identitas tunggal yang mengintegrasikan seluruh kantor pemerintahan & swasta, lembaga pendidikan, kepolisian dengan memanfaatkan *e-Gov* yang telah dikembangkan oleh setiap instansi seperti Nomor Induk Kependudukan (NIK) oleh DitJen Kependudukan, Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) oleh DitJen Pajak, *Debitur Identity Number* (DIN) Bank Indonesia dan lain lain. Pada penelitian ini dirancang suatu *interface* yang berfungsi menghubungkan sistem informasi yang telah atau sedang dikembangkan oleh instansi pemerintahan maupun swasta.

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

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

Dari kutipan wawancara diatas dengan Ketua Komisi C DPRD Propinsi DKI Jakarta, tampak masih ada perbedaan besaran angka tarif yang diusulkan

¹¹⁹ Hasil wawancara dengan H. M.Ridho Komarudin (Ketua Komisi C DPRD Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung DPRD Propinsi DKI Jakarta Jl. Kebon Sirih No.18 Jakarta Pusat Pada tanggal 18 Mei 2010 Pukul 11.30 WIB.

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

Perbedaan angka besaran tarif progresif yang akan diterapkan di daerah merupakan menjadi kewenangan dan tanggung jawab daerah. Akan tetapi, yang terpenting adalah kesepakatan yang telah disepakati dalam penyusunan UU No. 28 Tahun 2009 adalah mengatur sebagai berikut :

“Dari semua kesepakatan atas pajak daerah, hanya Pajak Kendaraan Bermotor diterapkan dengan pola progresif terutama pada kepemilikan kedua dan seterusnya dengan tarif antara 2% sampai paling tinggi 10%. Pajak progresif tidak dikenakan pada kepemilikan pertama. Juga tidak dikenakan pada kendaraan angkutan umum, ambulans, pemadam kebakaran, sosial keagamaan, lembaga sosial, Pemerintah/TNI/POLRI, Pemerintah Daerah, dan kendaraan lain yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah. Bahkan sesuai dengan prinsip pemanfaatannya, tarif pajak jenis kendaraan ini hanya dikenakan antara 0,5% dan 1%. Tarif pajak untuk objek pajak kendaraan bermotor lainnya seperti kendaraan perusahaan atau sepeda motor untuk angkutan umum seperti ojek dapat ditetapkan secara tersendiri oleh pemerintah daerah sesuai dengan kebutuhan dan pertimbangan daerahnya masing-masing. Besaran tarif aktual untuk setiap jenis kendaraan bermotor harus ditetapkan melalui Peraturan Daerah Provinsi.”¹²⁰

Fenomena dalam UU PDRD ini selain pajak progresif adalah kewajiban alokasi penerimaan (*earmarking*) dari pajak ini ke sektor publik yang terkait

¹²⁰ Harry Azhar Aziz, *Pajak Progresif Kendaraan Bermotor*, sebagaimana dikutip dari <http://www.harryazharazis.com/dok-195.html>

langsung dengan sektor perpajakan itu. Misalnya, minimal 10% dari hasil penerimaan pajak kendaraan bermotor wajib dialokasikan oleh pemerintah daerah untuk pembangunan dan/atau pemeliharaan jalan serta peningkatan moda dan sarana transportasi umum di daerahnya. Dengan makin membesarnya alokasi belanja ke sektor ini, diharapkan pertumbuhan sarana jalan dan transportasi umum akan semakin seimbang dengan pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi, yang pada akhirnya akan memperlancar transaksi dan mobilitas perekonomian secara umum.¹²¹

Dalam UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah mengatur tentang *Earmarking* dari jenis pajak tertentu. Dalam ketentuan perundang-undangan sebelumnya yaitu UU No.34 Tahun 2000 didalamnya tidak mengatur mengenai *Earmarking* atas jenis pajak tertentu, khususnya jenis pajak atas objek pajak yang memiliki eksternalitas negatif. Peneliti dari hasil penelitian yang dilakukan melalui wawancara mendalam dengan nara sumber, studi literature, observasi langsung ke lapangan dan bahan-bahan paparan dari site penelitian yang berkaitan dengan per-UU-an No.28 tahun 2009, peneliti berusaha untuk merangkum atau mensarikan mengenai *earmarking* atas jenis pajak daerah PKB.

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

Pola *earmarking* relatif belum dikenal pada sistem perpajakan di Indonesia. Selama ini, umumnya alokasi penggunaan hasil penerimaan pajak

¹²¹ *Pajak progresif dan asas keadilan* sebagaimana dikutip dari Bisnis Indonesia, Selasa 25 Agustus 2009

tergantung keputusan politik bujet antara pemerintah dan DPR atau pemerintah daerah dan DPRD, sehingga tidak mustahil hasil penerimaan pajak dari suatu sektor atau daerah tidak dikembalikan ke sektor atau daerah yang bersangkutan secara proporsional. Dengan *earmarking*, tidak ada lagi alasan pemda untuk tidak mengalokasikan dana yang diperoleh dari pajak kendaraan bermotor seperti yang ditentukan oleh UU ini.¹²²

Perlu dicermati lebih dalam mengenai pengalokasian khusus (*earmarking*) sebagaimana yang telah diamanatkan oleh UU, bahwa belum ada kajian tersendiri mengenai besaran 10% atas *earmarking* itu sendiri. Mengenai strategi atau langkah-langkah yang akan dilakukan pemerintah DKI Jakarta dengan menggunakan dana *earmarking* belum ditentukan secara pasti oleh BAPEDA Propinsi DKI Jakarta. Dari penelitian-penelitian sebelumnya mengenai *earmarking*, ditemukan kendala-kendala dalam mengalokasikan dana khusus yang peruntukannya sebagaimana yang telah diatur dalam UU. Kendala-kendala yang ada salahsatunya kesulitan yang dihadapi pemerintah daerah dalam menutupi kekurangan biaya belanja untuk pos lainnya, karena *earmarking* peruntukannya tertentu dan tidak boleh dialokasikan atau bergeser pada pemenuhan kebutuhan yang lain. Dengan adanya kendala tersebut, maka banyak ekonom dan para ahli lebih cenderung kepada *general revenue*.

V.2.2 Upaya mengatasi permasalahan Lalu lintas dan Transportasi di DKI Jakarta

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

1. *Area Traffic Control System (ATCS)*

¹²² *Ibid*

Metode ATCS ini dimaksudkan untuk meminimalisi waktu hambatan atau kemacetan yang sering terjadi di persimpangan dengan mengoptimalkan sistem persimpangan dengan lampu lalu lintas, sehingga akan didapati gelombang hijau (*green wave*) antara satu persimpangan dengan persimpangan yang lain. Hal ini bertujuan apabila pengguna jalan mendapatkan lampu hijau pada satu persimpangan dan mengikuti batas kecepatan yang ditentukan, maka akan mendapati lampu hijau pada persimpangan berikutnya.

Ternyata, solusi tersebut belum dapat mencapai hasil yang diharapkan sebagai akibat dari beban volume lalu lintas yang tinggi, banyaknya hambatan samping ruas jalan dan persimpangan, dan juga kondisi teknis infrastruktur ATCS yang kurang memadai.

2. Aturan 3 in 1

Pada aturan ini, kendaraan pribadi yang melintasi jalan Sudirman dan Thamrin, harus berpenumpang 3 orang atau lebih termasuk pengemudi. Aturan ini diterapkan pada jam-jam sibuk yaitu pagi pada jam 06.30 – 10.00 dan pada sore hari 16.00-18.30. upaya ini sekiranya telah dapat menekan penggunaan pribadi pada jalan tersebut, namun hal tersebut tidak memberi pengaruh banyak terhadap keseluruhan sistem transportasi perkotaan di Jakarta.

Aturan ini pun memiliki beberapa kelemahan, antara lain *pertama*, tidak adanya aturan yang melarang menggunakan jalan-jalan lokal, sehingga pengguna jalan mencari jalan alternatif untuk menghindari jalur 3 in 1 yang mengakibatkan terjadinya kemacetan di jalan-jalan lokal. *Kedua*, kurangnya pengawasan dan *law enforcement* bagi kendaraan yang tidak berpenumpang 3 orang atau lebih dan pengguna jasa ilegal yang berperan sebagai penumpang (joki) untuk melengkapi jumlah tumpangan menjadi 3 orang. Terakhir yang *ketiga*, daerah yang menggunakan aturan 3 in1 hanya terbatas pada jalan Sudirman-Thamrin dan tidak didukung dengan sistem angkutan yang baik. Dengan adanya kelemahan-kelemahan dalam aturan 3 in 1 ini, membuat 3 in 1 menjadi tidak efektif dan terjadi kemacetan di jalan-jalan lokal pada jam-jam sibuk sebagai konsekuensi dari aturan tersebut.

3. Pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT)

Bus Rapid Transit (BRT) dilaksanakan di Jakarta dengan membangun *Busway* di beberapa koridor atau jalur utama di Jakarta. *Busway* dimaksudkan untuk meningkatkan sarana transportasi umum dan mampu menarik pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan *Busway* sehingga dapat mengurangi kemacetan lalu lintas sebagai akibat dari tingginya volume kendaraan pribadi yang beredar di Jakarta.

Upaya ini ternyata belum juga mencapai hasil yang optimal. Hal ini terjadi karena *opportunity cost* dan standar kebutuhan kenyamanan serta keamanan pengguna kendaraan relative lebih tinggi yang mana dalam *busway* hal itu belum mampu terpenuhi. Tidak hanya itu, daerah pelayanan *busway* yang terbatas dan belum menjangkau daerah pinggiran Jakarta dan yang menghubungkan dengan daerah tetangga. Mengingat sebagian besar orang yang beraktifitas di Jakarta merupakan *commuter* dari daerah tetangga.

4. Penertiban parkir dan Pedagang Kaki Lima

Seringkali dijumpai ruas jalan di DKI Jakarta digunakan untuk parkir ataupun berjualan para pedagang kaki lima. Hal itu membuat ruas jalan yang ada semakin sempit dan tidak mampu menampung kendaraan yang melintasi jalan tersebut. Akibat dari itu adalah kemacetan yang tidak dapat dihindari lagi. Untuk mengatasi hal itu, pemerintah DKI telah melakukan penertiban dengan melarang dan merazia pedagang kaki lima serta melakukan penggembakan pada kendaraan-kendaraan yang parkir pada ruas jalan yang tidak disediakan untuk parkir.

Upaya ini ternyata belum efektif dan belum terlihat dampaknya terhadap perbaikan lalu lintas. Berbagai pungutan liar dan retribusi juru parkir liar membuat parkir pada ruas jalan dan pedagang kaki lima sulit untuk ditertibkan. Selain itu tidak adanya konsistensi kebijakan dari pembuat kebijakan dan *law enforcement* yang kurang maksimal.

5. Pembangunan ruas jalan tol dalam kota

Dalam beberapa tahun terakhir ini telah dibangun beberapa ruas tol di kota Jakarta sebagai upaya untuk menambah kapasitas jalan di DKI Jakarta. Namun, hal tersebut belum mampu mengatasi kemacetan di Jakarta tetapi lebih cenderung menjadi penyebab pendorong penggunaan kendaraan pribadi.

Dari berbagai upaya tersebut ternyata masih belum dapat mengatasi masalah kemacetan lalu lintas dan transportasi di DKI Jakarta. Oleh karena itu dengan adanya perubahan tarif pajak daerah yang diatur dalam UU No.28 Tahun 2009 dan mulai diterapkannya tarif progresif pada PKB diharapkan dapat menjadi salah satu alternatif kebijakan yang tepat untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Kementerian Perhubungan berkaitan dengan permasalahan transportasi di DKI Jakarta, Ditjen Hubdat merekomendasikan langkah-langkah yang harus diambil oleh pihak pemerintah Propinsi DKI Jakarta. Adapun langkah-langkah yang harus diambil oleh pihak pemerintah DKI dalam hal ini kaitannya mengatasi permasalahan transportasi yang terjadi adalah sebagai berikut :¹²³

a. Peningkatan Penggunaan Angkutan Umum

- 1). Mewajibkan seluruh Pemerintah Kota/Kab. membangun pelayanan angkutan umum yang nyaman, tepat waktu dan terjangkau;
- 2). Mewajibkan pengelolaan angkutan umum oleh badan usaha profesional (bukan perorangan), yang dipersyaratkan dalam penerbitan izin usaha angkutan dan izin trayek;
- 3). Membangun angkutan umum massal (untuk kota - kota besar).

b. Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas

- 1). Memperketat Persyaratan Kepemilikan Kendaraan Pribadi
 - a). Persyaratan ketersediaan garasi bagi setiap pembelian kendaraan baru;
 - b). Penerapan kewajiban mengasuransikan kendaraan bermotor
 - c). Penerapan pajak progresif
- 2). Membatasi Penggunaan Kendaraan Pribadi
 - a). Manajemen parkir melalui:
 - penerapan tarif parkir progresif
 - zona tarif
 - b). Pembatasan lalu lintas
 - Prioritas bagi HOV
 - Three in one

¹²³ Sumber data Ditjen hubdat, kementerian perhubungan RI (data diolah oleh peneliti)

- 3). Mendorong penggunaan kendaraan tidak bermotor, antara lain dengan :
- Penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda
 - Jalur khusus becak
 - Park and Walk, Park and Ride Becak
 - Car free day pada hari-hari dan kawasan tertentu
 - Melestarikan penggunaan angkutan tidak bermotor tradisional untuk pariwisata
- 4). Mendorong pengembangan: Bus/ Angkutan Karyawan bagi kota - kota Metropolitan dan besar.

Dengan rekomendasi tersebut diatas peneliti memiliki penilaian yang sama atau sependapat dengan poin-poin tersebut, terutama mengenai peningkatan tarif pajak parkir. Hubungan antara PKB, PBBKB, BBNKB dan Pajak Parkir memiliki keterkaitan yang sangat erat. Oleh karena itu, menurut peneliti selain dengan menerapkan tarif progresif, perlu juga kiranya dibuat alternatif kebijakan pajak yang terkait di dalamnya. Hal itu dimaksudkan agar tujuan dari kebijakan tersebut berjalan dengan berkelanjutan dan mencapai target.

Disisi lain, seperti yang disampaikan oleh Soesilo dalam wawancara yang dilakukan oleh peneliti, beliau berpendapat khusus untuk jenis pajak daerah seperti PKB, PBBKB, dan PPJ sebaiknya tarifnya diseragamkan dengan daerah lain di seluruh Indonesia. Hal itu dikarenakan tingkat mobilitas dan kebutuhan akan objek pajak tersebut sangat berperan penting. Dengan penyeragaman tarif, maka akan meminimalisir terjadinya pelarian penerimaan pajak daerah ke daerah lain yang tarif pajaknya lebih rendah.¹²⁴

Selama ini DKI Jakarta sangat gencar dalam menggali PAD nya terutama dari pos penerimaan Pajak dan Retribusi Daerah. Hal itu ditunjukkan dengan realisasi APBD apabila dibandingkan dengan daerah lainnya. Keistimewaan DKI Jakarta selain menjadi Ibukota Negara, disebabkan juga karena daerahnya merupakan pusat bisnis yang padat. Oleh karena itu, khusus untuk PKB penerimaannya sangat tinggi. Namun, seiring berjalannya waktu dan semakin banyaknya permasalahan lalu lintas dan transportasi di Jakarta yang semakin

¹²⁴ Hasil wawancara dengan Arief Susilo SH (Ka.Sie Peraturan dan Perundang-undangan Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta Jl. Abdul Muis No.66 Jakarta Pusat Pada tanggal 19 Mei 2010 Pukul 14.00 WIB

rumit, maka terjadinya pergeseran pemikiran. Upaya peningkatan tarif PKB yang semula untuk meningkatkan penerimaan, kini bergeser menjadi solusi untuk memecahkan permasalahan yang ada salah satunya dengan menekan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Penjelasan peneliti tersebut didukung dengan pernyataan yang disampaikan oleh Arief Soesilo sebagai berikut:

“Awalnya Jakarta masih memperhitungkan penerimaan, lama kelamaan tidak hanya penerimaan saja yang dihadapi, tapi bagaimana mengatasi kemacetan itu yang merugikan seluruh sektor produksi, baik jasa maupun barang, pasti rugi karena macet. Oleh karenanya, apa yang harus dilakukan?! ERP yang model Singapore nanti akan dijalankan.”¹²⁵

Dalam hasil kutipan wawancara diatas, nara sumber mengatakan mengenai rencana penerapan ERP (*Electronic Road Pricing*) seperti yang diterapkan di Singapura. Tujuan utama ERP sesungguhnya untuk membatasi jumlah kendaraan masuk ke jalan tertentu pada jam-jam sibuk. Jika ada kendaraan yang ingin melintas di sana, pengemudinya diwajibkan membayar sejumlah uang. Uang yang diperoleh dari ERP kemudian digunakan untuk membangun dan memperbaiki infrastruktur transportasi umum. Jika ini diterapkan di Jakarta, harus ada jaminan bahwa uang dari ERP betul-betul dikembalikan untuk pembangunan transportasi publik.¹²⁶ Berikut ini adalah tabel pengelompokan *Road Pricing* terdapat beberapa jenis, sebagai berikut :

Tabel. IV.8

Pengelompokan *Road Pricing*

Nama	Deskripsi	Tujuan
<i>Road Toll (fixed rates)</i>	Pengenaan biaya atas penggunaan jalan-jalan tertentu	Untuk meningkatkan pendapatan dan investasi
<i>Congestion pricing (time-variable)</i>	Pengenaan biaya didasarkan atas	Untuk meningkatkan pendapatan dan

¹²⁵ Hasil wawancara dengan Arief Susilo SH (Ka.Sie Peraturan dan Perundang-undangan Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta) bertempat di Gedung Dinas Pelayanan Pajak Propinsi DKI Jakarta Jl. Abdul Muis No.66 Jakarta Pusat Pada tanggal 19 Mei 2010 Pukul 14.00 WIB

¹²⁶ <http://cetak.kompas.com/read/xml/2008/08/30/02065468/sudahkah.waktunya.erp.diterapkan.di.jakarta> (18 juni 2010)

	kepadatan lalu lintas, jika lalu lintas padat, maka biaya yang dikenakan akan tinggi, namun sebaliknya jika lalu lintas tidak padat maka biaya yang dikenakan akan rendah	mengurangi kemacetan
<i>Cordon fees</i>	Pengenaan biaya atas penggunaan jalan-jalan tertentu	Mengurangi kemacetan di pusat-pusat kota
<i>HOV lanes</i>	Bagi kendaraan yang tidak bisa banyak menampung jumlah penumpang, akan dikenakan pungutan	Untuk mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi kepada penggunaan kendaraan yang memiliki daya tampung yang banyak, sehingga jumlah kendaraan di jalan raya dapat dikurangi.
<i>Distance-based fees</i>	Biaya yang dikenakan terhadap kendaraan bergantung pada seberapa jauh kendaraan digunakan	Untuk meningkatkan pendapatan dan mengurangi berbagai masalah lalu lintas.
<i>Pay-As-You-Drive insurance</i>	Membagi rata pembayaran berdasarkan jarak sehingga asuransi kendaraan menjadi biaya yang tidak tetap	Mengurangi berbagai masalah lalu lintas khususnya kecelakaan lalu lintas.
<i>Road Space Rationing</i>	Penggunaan batasan tertentu di jam-jam padat lalu lintas (misalnya berdasarkan nomor kendaraan)	Untuk mengurangi kemacetan di jalan-jalan utama atau di pusat-pusat kota

Sumber : Masyarakat Transportasi Indonesia, *Electronic Road Pricing*.

Wacana yang ada di Propinsi DKI Jakarta saat ini adalah akan diterapkannya *Electronic Road Pricing* yang diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan lalu lintas dan transportasi di DKI Jakarta. Namun, peneliti berpendapat perlu adanya sarana prasarana kendaraan missal sebagai penunjang

dari penerapan ERP. Tanpa didukung dengan sarana dan prasarana yang mendukung maka penerapan ERP pun tidak akan berjalan optimal.

Selain penerapan ERP yang dijadikan salah satu sarana untuk mengatasi pertumbuhan kendaraan dan masalah lalu lintas serta transportasi di DKI Jakarta, peneliti memiliki pemikiran salah satunya dengan menaikkan tarif pajak parkir, seperti yang direkomendasikan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dalam hasil penelitiannya. Pajak parkir erat kaitannya dengan kendaraan bermotor, karena parkir peruntukannya sebagai bagian dari sarana dan prasarana kendaraan bermotor.

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

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

pertumbuhan kendaraan bermotor tanpa menghilangkan pos penerimaan yang sudah ada.

Berikut ini adalah tabel yang menunjukkan kelebihan dan kelemahan dari penerapan ERP:

Tabel IV.9
Keunggulan dan Kelemahan ERP

Keunggulan	Kelemahan
<ul style="list-style-type: none"> • Pengguna jalan akan beralih kepada kendaraan massal untuk menghindari jalur-jalur ERP • Dapat mengurangi gas buang emisi kendaraan bermotor, sehingga polusi udara dapat berkurang • Penerimaan ERP dapat digunakan untuk pengembangan sistem ERP di jalur jalan lainnya, selain di jalan-jalan protokol di DKI Jakarta.. • Terwujudnya keadilan secara horizontal dan vertical di kalangan masyarakat dalam penggunaan fasilitas publik. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bagi masyarakat berpenghasilan rendah, tentunya akan memberatkan untuk dikenai biaya ERP apabila melewati jalur-jalur ERP • Terjadinya pergeseran kemacetan di jalan-jalan lokal sebagai akibat dari penghindaran jalur ERP. • Dengan ERP, maka kendaraan yang didalamnya terpasang alat deteksi ERP , maka privasinya dalngemudi akan terganggu, karena dapat dipantau kemana pun berada. • Bila transportasi missal belum terpenuhi, maka penerapan ERP menjadi percuma.

Berdasarkan pada tabel diatas, dijelaskan bahwa penerapan ERP memiliki kelebihan dan kekurangan. Sebagai Negara yang baru saja akan menerapkan ERP, perlu kiranya mempertimbangkan sebelumnya. Hal itu dimaksudkan, agar penerapan ERP nanti dapat mencapai tujuannya. Dari penjelasan atas analisis diatas, maka peneliti memperoleh beberapa poin penting dalam alternatif kebijakan pajak. Adapun alternatif tersebut nantinya diharapkan dapat mencapai hasil yang dituju yaitu minimal dapat mengatasi sedikit permasalahan transportasi umum dan kemaceta yang kerap terjadi di Propinsi DKI Jakarta. Berikut ini adalah alternatif kebijakan yang berdasarkan pada hasil pengamatan dan wawancara dengan nara sumber yang ada :

Tabel IV.10
Alternatif Kebijakan Dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi dan
Lalulintas Di Propinsi DKI Jakarta

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

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1 Kesimpulan

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

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

VI.2 Saran

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

1. Diperlukan *boardening tax base* pada PKB yaitu dengan menggali potensi penerimaan dengan memperluas basis pajaknya yaitu dengan dipungutnya PKB atas kendaraan pemerintahan atau 'plat merah'. Sebaiknya diperlukan perbaikan sistem administrasi untuk meminimilisir terjadinya penghindaran pemenuhan kewajiban WP dalam melakukan kewajiban perpajakannya.

2. a. Diperlukan adanya *Single Identity Number* (SIN) agar dapat lebih terawasi atas kepemilikan kendaraan bermotor, sehingga dapat meminimalisir kecenderungan penyimpangan dalam hal memenuhi kewajiban PKB bagi pemilik kendaraan bermotor. Dengan demikian bukan berarti harus menaikkan tarif untuk meningkatkan penerimaan, perlu adanya perbaikan administrasi sebagai sarana penunjang. Atas tarif progresif yang akan diterapkan di propinsi DKI Jakarta, seharusnya dilakukan kajian tersendiri atas tiap lapisan tarifnya, agar tarif yang berlaku nanti efektif dan tercapainya tujuan. Khusus untuk *earmarking* sebesar 20% perlu dilakukan kajian ilmiahnya agar wujud dari tujuan *earmarking* tersebut dapat terukur.
- b. Selain itu perlu dikaji lagi mengenai penerapan ERP dan kebijakan menaikkan tarif pajak parkir dan retribusi parkir sebagai sarana pendukung pemecahan permasalahan kemacetan di Propinsi DKI Jakarta, guna mengetahui berapa besar pengaruhnya.

DAFTAR REFERENSI

Buku :

- Abidin, Said Zainal, *Kebijakan Publik*, cetakan kedua, Jakarta: Yayasan Pancur Siwah, 2004.
- Abimanyu, Anggito *Evaluasi UU Nomor 34 Tahun 2000 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, Jakarta: Pusat Pengkajian Ekonomi dan Keuangan BAPEKKI, 2005.
- Babbie, Earl. *The Practixal of Social Research*, Eight Edition, Belmont, California: Wadsworth, 1995.
- Bailey, Kenneth D. *Methods of Social Research*, Fourth Edition, New York: The Free Press, 1994.
- Ball ,Donald A. dan Wendell H. McCulloch, *Bisnis Internasional 7th Ed.*, Terjemahan, buku kesatu, Jakarta: 2000.
- Berg, Bruce L. *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*, Fifth Edition, Boston: Pearson Allyn and Bacon, 2004.
- Brotodiharjo, R Santoso. *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, Cetakan Ke III, Bandung: Eresco NV, 1989.
- Chadwick, Bruce A. *Metode Penelitian Ilmu Pengetahuan Sosial*, terj. Sulistia, Semarang: IKIP Semarang Press, 1991.
- Cresswell, John W. *Research Designs: Quantitative and Qualitative Approaches*, New Delhi: Sage Publication, 1994.
- Davey, K.J. *Pembiayaan Pemerintah Daerah*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1988.
- Devas, Nick *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*, terj. Masri Maris, Jakarta: UI-Press, 1989.
- Harahap, Sofyan Syafri. *Penelitian Skripsi dan Menghadapi Ujian Komprehensif*, Jakarta: Quantum, 2001.
- Hoessein, Bhenyamin. *Perubahan Model, Pola, Dan Bentuk Pemerintahan Daerah Dari Era Orde Baru ke Era Reformasi*, Cetakan Pertama, Depok: DIA FISIP UI, 2009.
- Ismail, Tjip *Peraturan Pajak Daerah di Indonesia*, Jakarta: Departemen Keuangan RI, BAPEKKI Cetakan I, 2005.

- Krugman, Paul R. dan Maurice Obstfeld, *Ekonomi Internasional: Teori dan Kebijakan*, Terjemahan, Cetakan Keenam, Edisi Kedua, Jilid I, Jakarta: PT.RajaGrafindo Persada, 2002.
- Mansury, R. *Pajak Penghasilan Lanjutan*, Jakarta: YP4,1994.
- _____, R. *Konsep utama Pajak Penghasilan Indonesia*, Jakarta: PT. Bina Rena Pariwisata, 1996.
- Mardiasmo, *Perpajakan*, Yogyakarta: Andi Yogyakarta, 1999.
- Moleong, Lexy J. *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2006.
- Munawir HS, *Perpajakan*, Yogyakarta: Penerbit Liberty, 1997.
- Nazir, Moh. *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1988.
- Neuman, W. Lawrence. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*, New York: Pearson Education, 2003.
- Noor, Henry Faizal *Ekonomi Manajerial*, Jakarta:PT. RajaGrafindo Persada, 2007.
- Nurcholis, Hanif. *Teori dan Praktik Pemerintahan Dan Otonomi Daerah (Edisi Revisi)*, Jakarta : PT. Grasindo, 2007.
- Nurmantu, Safri. *Dasar-Dasar Perpajakan*,Jilid I, Cetakan Pertama, Jakarta: Indo-Hill, 1994.
- Prasentiantono , A. Tony (ed). *Kebijakan Ekonomi Publik Di Indonesia Substansi dan Urgensi*, Jakarta: PT. Gramedia, 1994.
- Prasetya. Bambang dan Lina M. Jannah, *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*, Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2005.
- Raharja, Pratama dan Mandala Manurung. *Teori Ekonomi Makro(suatu pengantar)*, Edisi kedua. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2004.
- Riduan, *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*, Bandung: Penerbit Alfabeta, 2004.
- Rinaldy, Eddy. *Kamus Istilah: Perdagangan Internasional*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2000.
- Rosdiana, Haula. *Pajak: Teori dan Kebijakan*, Depok: Pusat Kajian Administrasi FISIP UI, 2004.

_____, Haula dan Rasin Tarigan. *Perpajakan: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT.Rajagrafindo Persada. 2005

Salomo, Roy V. dan M. Ikhsan, *Keuangan Daerah di Indonesia*, Jakarta : STIA LAN Press, 2002.

Samudra, Azhari A., *Perpajakan Di Indonesia: Keuangan, Pajak dan Retribusi*, Jakarta: Hecca Publishing, 2005.

Soelarno, Slamet. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: STIA LAN Press, 1999.

Soemitro, Rochmat. *Asas dan Dasar Perpajakan*, Cetakan Ke IV, Bandung : Eresco NV, 1990.

_____, Rochmat. *Pajak dan Pembangunan*, Bandung: PT. Eresco, 1990.

Suparmoko M, *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktik*, Edisi 4, Yogyakarta: Penerbit BPFE, 1997.

Tim Penyusun, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Cetakan Ketiga*, Jakarta; Balai pustaka, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1990.

Tim Redaksi Butaru, *Pembatasan Kendaraan Untuk Mengurangi Kemacetan Jakarta*.

Lainnya :

Aziz, Harry Azhar. *Pajak Progresif Kendaraan Bermotor*, <http://www.harryazharazis.com/dok-195.html>

Bird, Richard M. , *Threading The Fiskal Labirinth: Some Fiskal Issues In Fiskal Decentralization, Tax Policy In Real World*, Ed. Joel Slemrod, Melbourne: Cambridge University Press.1999.

_____, Richard M. “*Subnational Revenues: Realities and Prospect*”. Paper yang disampaikan pada Intergovernmental Fiscal Relations and Local Financial Management yang diselenggarakan oleh The World Bank Institute tanggal 17-21 April 2000 di Almaty, Kazakhstan. Almaty, Kazakhstan: World Bank, 2000b.

_____, Richard M. and Joosung Jun, special conference paper ‘*earmarking in theory and Korean practice*’, Singapore; Asian Excise Tax Conference, International Tax and Investment Center and Centre for Commercial Law Studies, 2005.

Dikutip dari Machfud Sidik, disampaikan dalam Acara Orasi Ilmiah dengan Tema “*Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan Daerah Melalui Penggalian Potensi Daerah Dalam Rangka Otonomi Daerah*” Acara Wisuda XXI STIA LAN Bandung Tahun Akademik 2001/2002, Bandung, 10 April 2002

<http://bukucatatatan-part1.blogspot.com/2009/08/dampak-perubahan-uu-pajak-daerah-dan.html>,

<http://cetak.kompas.com/read/xml/2008/08/30/02065468/sudahkah.waktunya.erp.diterapkan.di.jakarta>

http://dipenda.jakarta.go.id/uploads/SISTEMPERPAJAKAN_files/frame.htm

<http://finance.mapsofworld.com/tax/>

<http://finance.mapsofworld.com/tax/meaning.html>,

<http://forum.otomotifnet.com/forum/archive/index.php/t-6116.html>

<http://gagasanhukum.wordpress.com/2010/04/22/pajak-daerah-untuk-rakyat/>

<http://hijacking.student.umm.ac.id/2010/02/04/fenomena-kemacetan-lalu-lintas/>

<http://maskokilima.wordpress.com/2008/11/04/tax-rate-compliance-and-laffer-curve/>

http://pustaka.ut.ac.id/puslata/online.php?menu=bmpshort_detail2&ID=218

http://pustaka.ut.ac.id/puslata/online.php?menu=bmpshort_detail2&ID=218

<http://www.esdm.go.id/berita/umum/37-umum/2922-pemerintah-akan-upayakan-pembenahan-otonomi-daerah.html>

<http://www.peoi.org/Courses/Coursesen/mac/Resources/Image302.gif>

Husein , Yunus, *Pentingnya Single Identification Number Bagi Indonesia*, <http://www.legalitas.org/content/pentingnya-single-identification-number-bagi-indonesia.2009>

Machfud Sidik, Disampaikan dalam Acara Orasi Ilmiah dengan Thema “*Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan daerah Melalui Penggalian Potensi Daerah Dalam Rangka Otonomi Daerah*” Acara Wisuda XXI STIA LAN Bandung Tahun Akademik 2001/2002 - di Bandung, 10 April 2002.

Manoarfa, Suharso, <http://dipenda.jakarta.go.id/modules/berita/item.php?itemid=112>

McClearly, William. *The Earmarking of Government Revenue; A Review of Some World Bank Experience*, The World Bank Research Observer, Vol.6 No.1 January 1991.

Millock, Katrin. “*ex post evaluation of an earmarked tax on air pollution*”, www.ingentaconnect.com/wisc/lec/2006/00000082/00000001/art00005.

Newbery, David and georgina santos, “*Road taxes, road user charges, and earmarking*”. London: The Institute for Fiscal Studiesfiscal studies, 1999. <http://ideas.repec.org/a/ifs/fistud/v20y1999i2p103-132.html>

Pajak progresif dan asas keadilan sebagaimana dikutip dari Bisnis Indonesia, Selasa 25 Agustus 2009

Pajak progresif dan asas keadilan, Bisnis Indonesia, Selasa 25 Agustus 2009

Setiyaji, Gunawan (Dosen Sekolah Tinggi Akuntansi Negara) dalam makalahnya yang berjudul *Ruwetnya Urusan Tax Ratio*.

Sitepu, Budi. *PAD Bisa Naik Dua Kali Lipat Dalam 5 Tahun*, Harian Bisnis Indonesia , Selasa, 13 Oktober 2009 , Hal. Ekonomi Makro

Susantoro, Bambang & Danang Parikesit, *1 -2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan*, Majalah Transportasi Indonesia, Vol. 1, Jakarta, 2004.

PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
NOMOR 4 TAHUN 2003

TENTANG

PAJAK KENDARAAN BERMOTOR

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR KEPALA 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);
9. 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. Pabrikan 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.

Diundangkan 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



**PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 65 TAHUN 2001**

**TENTANG
PAJAK DAERAH
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,**

Menimbang :

bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 2 ayat (3), Pasal 3 ayat (2) dan Pasal 33 Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000, dipandang perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Pajak Daerah;

Mengingat :

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana telah diubah dengan Perubahan Kedua Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum Tata Cara Perpajakan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3262) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 16 Tahun 2000 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3984);
3. 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);
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);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN PEMERINTAH TENTANG PAJAK DAERAH.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Pajak Daerah, yang selanjutnya disebut pajak, adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada Daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan Daerah dan pembangunan Daerah.
2. 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.
3. Kendaraan di atas air adalah semua kendaraan yang 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 yang digunakan di atas air.
4. Penyerahan kendaraan bermotor dan/atau kendaraan di atas air adalah pengalihan hak milik kendaraan bermotor dan/atau kendaraan di atas air sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar menukar, hibah termasuk hibah wasiat dan hadiah, warisan, atau pemasukan ke dalam badan usaha;
5. Bahan bakar kendaraan bermotor adalah bahan bakar yang digunakan untuk menggerakkan kendaraan bermotor dan/atau kendaraan di atas air;
6. Air bawah tanah adalah air yang berada di perut bumi, termasuk mata air yang muncul secara alamiah di atas permukaan tanah;
7. Air permukaan adalah air yang berada di atas permukaan bumi, tidak termasuk air laut.
8. Hotel adalah bangunan yang khusus disediakan bagi orang untuk dapat menginap/istirahat, memperoleh pelayanan, dan/atau fasilitas lainnya dengan dipungut bayaran, termasuk bangunan lainnya yang menyatu, dikelola dan dimiliki oleh pihak yang sama, kecuali untuk pertokoan dan perkantoran.
9. Restoran adalah tempat menyantap makanan dan/atau minuman yang disediakan dengan dipungut bayaran, tidak termasuk usaha jasa boga atau catering.
10. Hiburan adalah semua jenis pertunjukan, permainan, permainan ketangkasan, dan/atau keramaian dengan nama dan bentuk apapun, yang ditonton atau dinikmati oleh setiap orang dengan dipungut bayaran, tidak termasuk penggunaan fasilitas untuk berolah raga;
11. Reklame adalah benda, alat, perbuatan atau media yang menurut bentuk dan corak ragamnya untuk tujuan komersial, dipergunakan untuk memperkenalkan, menganjurkan atau memujikan suatu barang, jasa atau orang, ataupun untuk menarik perhatian umum kepada suatu barang, jasa atau orang yang ditempatkan atau yang dapat dilihat, dibaca, dan/atau didengar dari suatu tempat oleh umum, kecuali yang dilakukan oleh Pemerintah;
12. Penerangan jalan adalah penggunaan tenaga listrik untuk menerangi jalan umum yang rekeningnya dibayar oleh Pemerintah Daerah;
13. Bahan galian golongan C adalah bahan galian golongan C sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku;
14. Tempat parkir adalah tempat parkir di luar badan jalan yang disediakan oleh orang pribadi atau badan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor dan garasi kendaraan bermotor yang memungut bayaran;

15. Pembayaran adalah jumlah yang diterima atau seharusnya diterima sebagai imbalan atas penyerahan barang dan/atau jasa sebagai pembayaran kepada pemilik hotel, restoran, penyelenggara hiburan, atau penyelenggara tempat parkir.

BAB II

PAJAK KENDARAAN BERMOTOR DAN KENDARAAN DI ATAS AIR

Bagian Pertama Pajak Kendaraan Bermotor

Pasal 2

- (1) Objek Pajak Kendaraan Bermotor adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor.
- (2) Dikecualikan sebagai objek Pajak Kendaraan Bermotor adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan bermotor oleh:
- a. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
 - b. Kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, dan perwakilan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik;
 - c. Subjek Pajak lainnya yang diatur dengan Peraturan Daerah.

Pasal 3

- (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.

Pasal 4

- (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 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;
 - 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 dalam ayat (1) huruf b dihitung berdasarkan faktor-faktor:

- a. tekanan gandar;
- 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) Dasar pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (5) ditinjau kembali setiap tahun.

Pasal 5

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 6

(1) Besarnya pokok Pajak Kendaraan Bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (5).

(2) Pajak Kendaraan Bermotor yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat kendaraan bermotor terdaftar.

Pasal 7

(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.

(3) Pajak Kendaraan Bermotor yang karena suatu dan lain hal masa pajaknya tidak sampai 12 (dua belas) bulan, maka dapat dilakukan restitusi.

(4) Tata cara pelaksanaan restitusi ditetapkan oleh Gubernur.

Bagian Kedua Pajak Kendaraan di Atas Air

Pasal 8

(1) Objek Pajak Kendaraan di Atas Air adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan di atas air.

(2) Objek Pajak Kendaraan di Atas Air sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi:

- a. kendaraan di atas air dengan ukuran isi kotor kurang dari 20 M3 atau kurang dari GT 7;
- b. kendaraan di atas air yang digunakan untuk kepentingan penangkapan ikan dengan mesin berkekuatan lebih besar dari 2 PK;
- c. kendaraan di atas air untuk kepentingan pesiar perseorangan yang meliputi *yacht/pleasure ship/sporty ship*;
- d. kendaraan di atas air untuk kepentingan angkutan perairan daratan.

(3) Dikecualikan sebagai objek Pajak Kendaraan di Atas Air adalah kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan di atas air oleh:

- a. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- b. Kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, dan perwakilan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik;
- c. Orang pribadi atau badan atas kendaraan di atas air perintis;
- d. Subjek pajak lainnya yang diatur dengan Peraturan Daerah.

Pasal 9

(1) Subjek Pajak Kendaraan di Atas Air adalah orang pribadi atau badan yang memiliki dan/atau menguasai kendaraan di atas air.

(2) Wajib Pajak Kendaraan di Atas Air adalah orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan di atas air.

Pasal 10

(1) Dasar pengenaan Pajak Kendaraan di Atas Air dihitung berdasarkan Nilai Jual Kendaraan di Atas Air.

(2) Nilai Jual Kendaraan di Atas Air diperoleh berdasarkan harga pasaran umum atas suatu kendaraan di atas air.

(3) Dalam hal harga pasaran umum atas suatu kendaraan di atas air tidak diketahui, Nilai Jual Kendaraan di Atas Air ditentukan berdasarkan faktor-faktor, antara lain:

- a. penggunaan kendaraan di atas air;
- b. jenis kendaraan di atas air;
- c. merek kendaraan di atas air;
- d. tahun pembuatan atau renovasi kendaraan di atas air;
- e. isi kotor kendaraan di atas air;

f. banyaknya penumpang atau berat muatan maksimum yang diizinkan;

g. dokumen impor untuk jenis kendaraan di atas air tertentu.

(4) Penghitungan dasar pengenaan Pajak Kendaraan di Atas Air sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) dinyatakan dalam suatu tabel yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri dengan pertimbangan Menteri Keuangan.

(5) Tabel sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) ditinjau kembali setiap tahun.

Pasal 11

Tarif Pajak Kendaraan di Atas Air ditetapkan sebesar 1,5% (satu koma lima persen).

Pasal 12

(1) Besarnya pokok Pajak Kendaraan di Atas Air yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (4).

(2) Pajak Kendaraan di Atas Air yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat kendaraan di atas air terdaftar.

Pasal 13

(1) Pajak Kendaraan di Atas Air dikenakan untuk masa pajak 12 (dua belas) bulan berturut-turut terhitung mulai saat pendaftaran kendaraan di atas air.

(2) Pajak Kendaraan di Atas Air dibayar sekaligus di muka.

(3) Pajak Kendaraan di Atas Air yang karena suatu dan lain hal masa pajaknya tidak sampai 12 (dua belas) bulan, maka dapat dilakukan restitusi.

(4) Tata cara pelaksanaan restitusi ditetapkan oleh Gubernur.

BAB III

BEA BALIK NAMA KENDARAAN BERMOTOR DAN KENDARAAN DI ATAS AIR

Bagian Pertama Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor

Pasal 14

(1) Objek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah penyerahan kendaraan bermotor.

(2) Termasuk penyerahan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah pemasukan kendaraan bermotor dari luar negeri untuk dipakai secara tetap di Indonesia, kecuali:

- a. untuk dipakai sendiri oleh orang pribadi yang bersangkutan;
- b. untuk diperdagangkan;
- c. untuk dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia;
- d. digunakan untuk pameran, penelitian, contoh, dan kegiatan olah raga bertaraf internasional.

(3) Pengecualian sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf c tidak berlaku apabila selama 3 (tiga) tahun berturut-turut tidak dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia.

(4) Dikecualikan sebagai objek pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah penyerahan kendaraan bermotor kepada:

- a. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- b. Kedutaan, konsulat, perwakilan asing, dan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik;
- c. Subjek pajak lainnya yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 15

(1) Subjek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan kendaraan bermotor.

(2) Wajib Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan kendaraan bermotor.

Pasal 16

Dasar pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf a dan ayat (2), atau ayat (3).

Pasal 17

(1) Tarif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor atas penyerahan pertama ditetapkan sebesar:

- a. 10% (sepuluh persen) untuk kendaraan bermotor bukan umum;
- b. 10% (sepuluh persen) untuk kendaraan bermotor umum;
- c. 3% (tiga persen) untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

(2) Tarif Bea Balik Nama kendaraan bermotor atas penyerahan kedua dan selanjutnya ditetapkan sebesar:

- a. 1% (satu persen) untuk kendaraan bermotor bukan umum;
- b. 1% (satu persen) untuk kendaraan bermotor umum;
- c. 0,3% (nol koma tiga persen) untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

(3) Tarif Bea Balik Nama kendaraan bermotor atas penyerahan karena warisan ditetapkan sebesar:

- a. 0,1% (nol koma satu persen) untuk kendaraan bermotor bukan umum;

- b. 0,1% (nol koma satu persen) untuk kendaraan bermotor umum;
- c. 0,03% (nol koma nol tiga persen) untuk kendaraan bermotor alat-alat berat dan alat-alat besar.

Pasal 18

(1) Pokok Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1), ayat (2), atau ayat (3) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16.

(2) Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat kendaraan bermotor didaftarkan.

(3) Pembayaran Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dilakukan pada saat pendaftaran.

Pasal 19

Wajib Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor wajib mendaftarkan penyerahan kendaraan bermotor dalam jangka waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari sejak saat penyerahan.

Pasal 20

Orang pribadi atau badan yang menyerahkan kendaraan bermotor melaporkan secara tertulis penyerahan tersebut kepada Gubernur atau pejabat yang ditunjuk dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak saat penyerahan.

Bagian Kedua Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air

Pasal 21

(1) Objek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air adalah penyerahan kendaraan di atas air.

(2) Kendaraan di atas air sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi:

- a. kendaraan di atas air dengan ukuran isi kotor kurang dari 20 M³ atau kurang dari GT 7;
- b. kendaraan di atas air yang digunakan untuk kepentingan penangkapan ikan dengan mesin berkekuatan lebih besar dari 2 PK;
- c. kendaraan di atas air untuk kepentingan pesiar perseorangan yang meliputi *yacht/pleasure ship/sporty ship*;
- d. kendaraan di atas air untuk kepentingan angkutan perairan daratan.

(3) Termasuk penyerahan kendaraan di atas air sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah pemasukan kendaraan di atas air dari luar negeri untuk dipakai secara tetap di Indonesia, kecuali:

- a. untuk dipakai sendiri oleh orang pribadi yang bersangkutan;
- b. untuk diperdagangkan;
- c. untuk dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia;

d. digunakan untuk pameran, penelitian, contoh, dan kegiatan olah raga bertaraf internasional.

(4) Pengecualian sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf c tidak berlaku apabila selama 3 (tiga) tahun berturut-turut tidak dikeluarkan kembali dari wilayah pabean Indonesia.

(5) Dikecualikan sebagai objek pajak Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah penyerahan kendaraan di atas air kepada:

- a. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- b. Kedutaan, konsulat, perwakilan asing, dan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik;
- c. Orang pribadi atau badan atas kendaraan di atas air perintis;
- d. Subjek pajak lainnya yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 22

(1) Subjek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air adalah orang pribadi atau badan yang dapat menerima penyerahan kendaraan di atas air.

(2) Wajib Pajak Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air adalah orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan kendaraan di atas air.

Pasal 23

Dasar pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air adalah Nilai Jual Kendaraan di Atas Air sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) dan ayat (3).

Pasal 24

(1) Tarif Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air atas penyerahan pertama ditetapkan sebesar 5% (lima persen).

(2) Tarif Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air atas penyerahan kedua dan selanjutnya ditetapkan sebesar 1% (satu persen).

(3) Tarif Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air atas penyerahan karena warisan ditetapkan sebesar 0,1% (nol koma satu persen).

Pasal 25

(1) Pokok Pajak Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1), ayat (2), atau ayat (3) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23.

(2) Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat kendaraan di atas air didaftarkan.

(3) Pembayaran Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air dilakukan pada saat pendaftaran.

Pasal 26

Wajib Pajak Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air wajib mendaftarkan penyerahan kendaraan di atas air dalam jangka waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari sejak saat penyerahan.

Pasal 27

Orang pribadi atau badan yang menyerahkan kendaraan di atas air melaporkan secara tertulis penyerahan tersebut kepada Gubernur atau pejabat yang ditunjuk dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak saat penyerahan.

BAB IV

PAJAK BAHAN BAKAR KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 28

(1) Objek Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor adalah bahan bakar kendaraan bermotor yang disediakan atau dianggap digunakan untuk kendaraan bermotor, termasuk bahan bakar yang digunakan untuk kendaraan di atas air.

(2) Bahan bakar kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah bensin, solar, dan bahan bakar gas.

Pasal 29

(1) Subjek Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor adalah konsumen bahan bakar kendaraan bermotor.

(2) Wajib Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan bahan bakar kendaraan bermotor.

(3) Pemungutan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor dilakukan oleh penyedia bahan bakar kendaraan bermotor.

Pasal 30

Dasar pengenaan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor adalah nilai jual bahan bakar kendaraan bermotor.

Pasal 31

Tarif Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor ditetapkan sebesar 5% (lima persen).

Pasal 32

Besarnya pokok Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30.

BAB V

PAJAK PENGAMBILAN DAN PEMANFAATAN AIR BAWAH TANAH DAN AIR PERMUKAAN

Pasal 33

(1) Objek Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan adalah:

- a. pengambilan air bawah tanah dan/atau air permukaan;
- b. pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan;
- c. pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan.

(2) Dikecualikan dari objek Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan adalah:

- a. pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- b. pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air permukaan oleh Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan usaha eksploitasi dan pemeliharaan pengairan serta mengusahakan air dan sumber-sumber air;
- c. pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan untuk kepentingan pengairan pertanian rakyat;
- d. pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan untuk keperluan dasar rumah tangga;
- e. pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan lainnya yang diatur dengan Peraturan Daerah.

Pasal 34

(1) Subjek Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan adalah orang pribadi atau badan yang mengambil, atau memanfaatkan, atau mengambil dan memanfaatkan air bawah tanah dan/atau air permukaan.

(2) Wajib Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan adalah orang pribadi atau badan yang mengambil, atau memanfaatkan, atau mengambil dan memanfaatkan air bawah tanah dan/atau air permukaan.

Pasal 35

(1) Dasar pengenaan Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan adalah nilai perolehan air.

(2) Nilai perolehan air sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dinyatakan dalam rupiah yang dihitung menurut sebagian atau seluruh faktor-faktor:

- a. jenis sumber air;
- b. lokasi sumber air;
- c. tujuan pengambilan dan/atau pemanfaatan air;
- d. volume air yang diambil, atau dimanfaatkan, atau diambil dan dimanfaatkan;

- e. kualitas air;
- f. luas areal tempat pengambilan dan/atau pemanfaatan air;
- g. musim pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air;
- h. tingkat kerusakan lingkungan yang diakibatkan oleh pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air.

(3) Besarnya nilai perolehan air sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sepanjang digunakan untuk kegiatan Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah yang memberikan pelayanan publik, pertambangan minyak bumi dan gas alam ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri dengan pertimbangan Menteri Keuangan.

Pasal 36

Tarif Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan ditetapkan sebagai berikut:

- a. Air bawah tanah sebesar 20% (dua puluh persen);
- b. Air permukaan sebesar 10% (sepuluh persen).

Pasal 37

(1) Besarnya pokok Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35.

(2) Khusus Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang ketenagalistrikan untuk kemanfaatan umum yang tarifnya ditetapkan oleh Pemerintah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku, maka pokok pajak sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diperhitungkan dalam harga jual listrik di Daerah yang dijangkau oleh sistem pasokan tenaga listrik yang bersangkutan.

(3) Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat air berada.

BAB VI PAJAK HOTEL

Pasal 38

(1) Objek Pajak Hotel adalah pelayanan yang disediakan hotel dengan pembayaran, termasuk:

- a. fasilitas penginapan atau fasilitas tinggal jangka pendek;
- b. pelayanan penunjang sebagai kelengkapan fasilitas penginapan atau tinggal jangka pendek yang sifatnya memberikan kemudahan dan kenyamanan;
- c. fasilitas olah raga dan hiburan yang disediakan khusus untuk tamu hotel, bukan untuk umum;
- d. jasa persewaan ruangan untuk kegiatan acara atau pertemuan di hotel;

(2) Tidak termasuk objek pajak sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah:

- a. penyewaan rumah atau kamar, apartemen dan/atau fasilitas tempat tinggal lainnya yang tidak menyatu dengan hotel;
- b. pelayanan tinggal di asrama, dan pondok pesantren;
- c. fasilitas olah raga dan hiburan yang disediakan di hotel yang dipergunakan oleh bukan tamu hotel dengan pembayaran;
- d. pertokoan, perkantoran, perbankan, salon yang dipergunakan oleh umum di hotel;
- e. pelayanan perjalanan wisata yang diselenggarakan oleh hotel dan dapat dimanfaatkan oleh umum.

Pasal 39

(1) Subjek Pajak Hotel adalah orang pribadi atau badan yang melakukan pembayaran kepada hotel.

(2) Wajib Pajak Hotel adalah pengusaha hotel.

Pasal 40

Dasar pengenaan Pajak Hotel adalah jumlah pembayaran yang dilakukan kepada hotel.

Pasal 41

(1) Tarif Pajak Hotel paling tinggi sebesar 10% (sepuluh persen).

(2) Tarif Pajak Hotel sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 42

(1) Besarnya pokok Pajak Hotel yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40.

(2) Pajak Hotel yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat hotel berlokasi.

BAB VII PAJAK RESTORAN

Pasal 43

(1) Objek Pajak Restoran adalah pelayanan yang disediakan restoran dengan pembayaran.

(2) Tidak termasuk objek pajak sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah:

- a. Pelayanan usaha jasa boga atau catering;
- b. Pelayanan yang disediakan oleh restoran atau rumah makan yang peredarannya tidak melebihi batas tertentu yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah;

Pasal 44

(1) Subjek Pajak Restoran adalah orang pribadi atau badan yang melakukan pembayaran kepada restoran.

(2) Wajib Pajak Restoran adalah pengusaha restoran.

Pasal 45

Dasar pengenaan Pajak Restoran adalah jumlah pembayaran yang dilakukan kepada restoran.

Pasal 46

(1) Tarif Pajak Restoran paling tinggi sebesar 10% (sepuluh persen).

(2) Tarif Pajak Restoran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 47

(1) Besarnya pokok Pajak Restoran yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45.

(2) Pajak Restoran yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat restoran berlokasi.

BAB VIII PAJAK HIBURAN

Pasal 48

(1) Objek Pajak Hiburan adalah penyelenggaraan hiburan dengan dipungut bayaran.

(2) Tidak termasuk objek pajak hiburan adalah penyelenggaraan hiburan yang tidak dipungut bayaran, seperti hiburan yang diselenggarakan dalam rangka pernikahan, upacara adat, kegiatan keagamaan.

Pasal 49

(1) Subjek Pajak Hiburan adalah orang pribadi atau badan yang menonton dan/atau menikmati hiburan.

(2) Wajib Pajak Hiburan adalah orang pribadi atau badan yang menyelenggarakan hiburan.

Pasal 50

Dasar pengenaan Pajak Hiburan adalah jumlah pembayaran atau yang seharusnya dibayar untuk menonton dan/atau menikmati hiburan.

Pasal 51

(1) Tarif Pajak Hiburan paling tinggi sebesar 35% (tiga puluh lima persen).

(2) Tarif Pajak Hiburan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 52

(1) Besarnya pokok Pajak Hiburan yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (2) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50.

(2) Pajak Hiburan yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat hiburan diselenggarakan.

BAB IX PAJAK REKLAME

Pasal 53

(1) Objek Pajak Reklame adalah semua penyelenggaraan reklame.

(2) Tidak termasuk sebagai objek Pajak Reklame adalah:

- a. Penyelenggaraan reklame melalui internet, televisi, radio, warta harian, warta mingguan, warta bulanan, dan sejenisnya;
- b. penyelenggaraan reklame lainnya yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 54

(1) Subjek Pajak Reklame adalah orang pribadi atau badan yang menyelenggarakan atau melakukan pemesanan reklame.

(2) Wajib Pajak Reklame adalah orang pribadi atau badan yang menyelenggarakan reklame.

Pasal 55

(1) Dasar pengenaan Pajak Reklame adalah nilai sewa reklame.

(2) Nilai sewa reklame sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diperhitungkan dengan memperhatikan lokasi penempatan, jenis, jangka waktu penyelenggaraan, dan ukuran media reklame.

(3) Cara perhitungan nilai sewa reklame sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

(4) Hasil perhitungan nilai sewa reklame sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) ditetapkan dengan keputusan Kepala Daerah.

Pasal 56

(1) Tarif Pajak Reklame paling tinggi sebesar 25% (dua puluh lima persen).

(2) Tarif Pajak Reklame sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 57

(1) Besarnya pokok Pajak Reklame yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (2) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55.

(2) Pajak Reklame yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat reklame tersebut diselenggarakan.

BAB X PAJAK PENERANGAN JALAN

Pasal 58

(1) Objek Pajak Penerangan Jalan adalah penggunaan tenaga listrik, di wilayah daerah yang tersedia penerangan jalan yang rekeningnya dibayar oleh Pemerintah Daerah.

(2) Dikecualikan dari objek Pajak Penerangan Jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah:

- a. penggunaan tenaga listrik oleh instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- b. penggunaan tenaga listrik pada tempat-tempat yang digunakan oleh kedutaan, konsulat, perwakilan asing, dan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik;
- c. penggunaan tenaga listrik yang berasal dari bukan PLN dengan kapasitas tertentu yang tidak memerlukan izin dari instansi teknis terkait;
- d. penggunaan tenaga listrik lainnya yang diatur dengan Peraturan Daerah.

Pasal 59

(1) Subjek Pajak Penerangan Jalan adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan tenaga listrik.

(2) Wajib Pajak Penerangan Jalan adalah orang pribadi atau badan yang menjadi pelanggan listrik dan/atau pengguna tenaga listrik.

(3) Dalam hal tenaga listrik disediakan oleh PLN maka pemungutan Pajak Penerangan Jalan dilakukan oleh PLN.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemungutan Pajak Penerangan Jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri dengan pertimbangan Menteri Keuangan.

Pasal 60

(1) Dasar pengenaan Pajak Penerangan Jalan adalah Nilai Jual Tenaga Listrik.

(2) Nilai Jual Tenaga Listrik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan:

- a. dalam hal tenaga listrik berasal dari PLN dengan pembayaran, Nilai Jual Tenaga Listrik adalah jumlah tagihan biaya beban ditambah dengan biaya pemakaian kwh yang ditetapkan dalam rekening listrik;
- b. dalam hal tenaga listrik berasal dari bukan PLN dengan tidak dipungut bayaran, Nilai Jual Tenaga Listrik dihitung berdasarkan kapasitas tersedia, penggunaan listrik atau taksiran penggunaan listrik, dan harga satuan listrik yang berlaku di wilayah Daerah yang bersangkutan.

(3) Khusus untuk kegiatan industri, pertambangan minyak bumi dan gas alam, Nilai Jual Tenaga Listrik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan sebesar 30% (tiga puluh persen).

Pasal 61

(1) Tarif Pajak Penerangan Jalan paling tinggi sebesar 10% (sepuluh persen).

(2) Tarif Pajak Penerangan Jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 62

(1) Besarnya pokok Pajak Penerangan Jalan yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (2) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60.

(2) Dalam hal Pajak Penerangan Jalan dipungut oleh PLN maka besarnya pokok pajak terutang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dihitung berdasarkan jumlah rekening listrik yang dibayarkan oleh pelanggan PLN.

(3) Pajak Penerangan Jalan yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat penggunaan tenaga listrik.

BAB XI PAJAK PENGAMBILAN BAHAN GALIAN GOLONGAN C

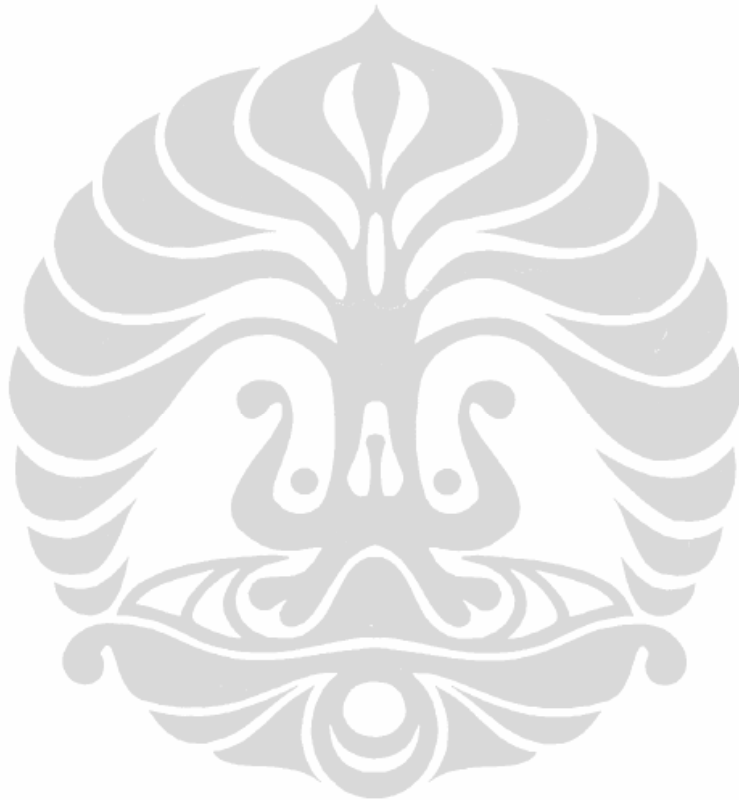
Pasal 63

(1) Objek Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C adalah kegiatan pengambilan bahan galian golongan C.

(2) Bahan galian golongan C sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi:

- a. asbes;
- b. batu tulis;

- c. batu setengah permata;
- d. batu kapur;
- e. batu apung;
- f. batu permata;
- g. bentonit;
- h. dolomit;
- i. feldspar;
- j. garam batu (halite);
- k. grafit;
- l. granit/andesit;
- m. gips;
- n. kalsit;
- o. kaolin;
- p. leusit;
- q. magnesit;
- r. mika;
- s. marmar;
- t. nitrat;
- u. opsidien;
- v. oker;
- w. pasir dan kerikil;
- x. pasir kuarsa;
- y. perlit;
- z. fosfat;
- aa. talk;



ab. tanah serap (fullers earth);

ac. tanah diatome;

ad. tanah liat;

ae. tawas (alum);

af. tras;

ag. yarosif;

ah. zeolit;

ai. basal;

aj. trakkit.

(3) Dikecualikan dari objek Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) adalah:

- a. kegiatan pengambilan bahan galian golongan C yang nyata-nyata tidak dimaksudkan untuk mengambil bahan galian golongan C tersebut dan tidak dimanfaatkan secara ekonomis.
- b. Pengambilan bahan galian golongan C lainnya yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah.

Pasal 64

(1) Subjek Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C adalah orang pribadi atau badan yang mengambil bahan galian golongan C.

(2) Wajib Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C adalah orang pribadi atau badan yang menyelenggarakan pengambilan bahan galian golongan C.

Pasal 65

(1) Dasar pengenaan Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C adalah nilai jual hasil pengambilan bahan galian golongan C.

(2) Nilai jual sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dihitung dengan mengalikan volume/tonase hasil pengambilan dengan nilai pasar atau harga standar masing-masing jenis bahan galian golongan C.

Pasal 66

(1) Tarif Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C paling tinggi sebesar 20% (dua puluh persen).

(2) Tarif Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 67

(1) Besarnya pokok Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 66 ayat (2) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 65.

(2) Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat pengambilan bahan galian golongan C.

BAB XII PAJAK PARKIR

Pasal 68

(1) Objek Pajak Parkir adalah penyelenggaraan tempat parkir di luar badan jalan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor dan garasi kendaraan bermotor yang memungut bayaran.

(2) Tidak termasuk objek pajak sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah:

- a. Penyelenggaraan tempat parkir oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- b. Penyelenggaraan parkir oleh kedutaan, konsulat, perwakilan negara asing, dan perwakilan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik;
- c. Penyelenggaraan tempat parkir lainnya yang diatur dengan Peraturan Daerah.

Pasal 69

(1) Subjek Pajak Parkir adalah orang pribadi atau badan yang melakukan pembayaran atas tempat parkir.

(2) Wajib Pajak Parkir adalah orang pribadi atau badan yang menyelenggarakan tempat parkir.

Pasal 70

Dasar pengenaan Pajak Parkir adalah jumlah pembayaran atau yang seharusnya dibayar untuk pemakaian tempat parkir.

Pasal 71

(1) Tarif Pajak Parkir paling tinggi sebesar 20% (dua puluh persen).

(2) Tarif Pajak Parkir sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 72

(1) Besarnya pokok Pajak Parkir yang terutang dihitung dengan cara mengalikan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (2) dengan dasar pengenaan pajak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70.

(2) Pajak Parkir yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat parkir berlokasi.

BAB XIII PAJAK LAIN-LAIN

Pasal 73

Selain jenis pajak Kabupaten/Kota yang ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah ini, dengan Peraturan Daerah dapat ditetapkan jenis pajak lainnya sesuai kriteria yang ditetapkan dalam Undang-undang.

BAB XIV TATA CARA PENGHAPUSAN PIUTANG PAJAK YANG KADALUWARSA DAN TATA CARA PELAKSANAAN PEMUNGUTAN PAJAK

Pasal 74

(1) Piutang Pajak yang tidak mungkin ditagih lagi karena hak untuk melakukan penagihan sudah kadaluwarsa dapat dihapuskan.

(2) Gubernur menetapkan Keputusan Penghapusan Piutang Pajak Propinsi yang sudah kadaluwarsa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

(3) Bupati atau Walikota menetapkan Keputusan Penghapusan Piutang Pajak Kabupaten atau Kota yang sudah kadaluwarsa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

(4) Tata cara penghapusan piutang pajak yang sudah kadaluwarsa diatur dengan Peraturan Daerah.

Pasal 75

Tata cara pelaksanaan pemungutan pajak ditetapkan oleh Kepala Daerah.

BAB XV BIAYA PEMUNGUTAN

Pasal 76

(1) Dalam rangka kegiatan pemungutan Pajak Daerah dapat diberikan biaya pemungutan paling tinggi sebesar 5% (lima persen).

(2) Pedoman tentang alokasi biaya pemungutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri dengan pertimbangan Menteri Keuangan.

BAB XVI BAGI HASIL PAJAK

Bagian Pertama Bagi Hasil Pajak Propinsi kepada Daerah Kabupaten/Kota

Pasal 77

- (1) Hasil penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air diserahkan kepada Daerah Kabupaten/Kota di Propinsi yang bersangkutan paling sedikit 30% (tiga puluh persen).
- (2) Hasil penerimaan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor dan Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan diserahkan kepada Daerah Kabupaten/Kota di Propinsi yang bersangkutan paling sedikit 70% (tujuh puluh persen).
- (3) Bagian Daerah Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan lebih lanjut dengan Peraturan Daerah Propinsi dengan memperhatikan aspek pemerataan dan potensi antar Daerah Kabupaten/Kota.
- (4) Penggunaan bagian Daerah Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan sepenuhnya oleh Daerah Kabupaten/Kota yang bersangkutan.

Bagian Kedua Bagi Hasil Pajak Kabupaten kepada Desa

Pasal 78

- (1) Hasil penerimaan pajak Kabupaten diperuntukkan paling sedikit 10% (sepuluh persen) bagi Desa di wilayah Daerah Kabupaten yang bersangkutan.
- (2) Bagian Desa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Daerah Kabupaten dengan memperhatikan aspek pemerataan dan potensi antar Desa.
- (3) Penggunaan bagian Desa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan sepenuhnya oleh Desa yang bersangkutan.

BAB XVII PERATURAN DAERAH TENTANG PAJAK DAERAH

Bagian Pertama Pengundangan Peraturan Daerah

Pasal 79

Peraturan Daerah tentang Pajak diundangkan dalam Lembaran Daerah yang bersangkutan.

Bagian Kedua
Pengawasan Peraturan Daerah

Pasal 80

(1) Dalam rangka pengawasan, Peraturan Daerah tentang Pajak Daerah disampaikan kepada Menteri Dalam Negeri dan Menteri Keuangan paling lama 15 (lima belas) hari setelah ditetapkan.

(2) Dalam hal Peraturan Daerah sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) bertentangan dengan kepentingan umum dan/atau peraturan perundangan-undangan yang lebih tinggi, Menteri Dalam Negeri dengan pertimbangan Menteri Keuangan membatalkan Peraturan Daerah dimaksud.

(3) Pembatalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dilakukan paling lama 1 (satu) bulan sejak diterimanya Peraturan Daerah dimaksud.

(4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB XVIII
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 81

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku:

1. Semua Peraturan Daerah tentang Pajak Daerah yang telah diajukan kepada Menteri Dalam Negeri untuk mendapatkan pengesahan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 1998, sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Pemerintah ini, dapat dilaksanakan tanpa memerlukan pengesahan.
2. Peraturan Daerah Kabupaten atau Kota tentang Pajak Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan masih tetap berlaku untuk jangka waktu 1 (satu) tahun, sepanjang Peraturan Daerah Propinsi tentang Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan belum ditetapkan.
3. Peraturan Daerah Propinsi tentang Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor masih tetap berlaku selama 3 (tiga) bulan.
4. Peraturan Daerah lainnya selain sebagaimana dimaksud pada angka 1, angka 2, dan angka 3 yang bertentangan dengan Peraturan Pemerintah ini, diadakan penyesuaian dalam jangka waktu paling lambat 1 (satu) tahun.

BAB XIX
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 82

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3691) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 1998 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 111, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3771);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 1997 tentang Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 56, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3693);

dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 83

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 13 September 2001

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

MEGAWATI SOEKARNOPUTRI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 13 September 2001

SEKRETARIS NEGARA REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BAMBANG KESOWO

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2001 NOMOR 118

Salinan sesuai dengan aslinya
Deputi Sekretaris Kabinet Bidang
Hukum dan Perundang-undangan,

Lambock V. Nahattands



PENJELASAN
ATAS
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 65 TAHUN 2001
TENTANG
PAJAK DAERAH

UMUM

Dengan ditetapkannya Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sebagai salah satu upaya untuk mewujudkan otonomi daerah yang luas, nyata, dan bertanggung jawab, pembiayaan pemerintahan dan pembangunan daerah yang berasal dari pendapatan asli daerah, khususnya yang bersumber dari Pajak Daerah perlu ditingkatkan sehingga kemandirian Daerah dalam hal pembiayaan penyelenggaraan pemerintahan di Daerah dapat terwujud.

Untuk meningkatkan pelaksanaan pembangunan dan pemberian pelayanan kepada masyarakat serta peningkatan pertumbuhan perekonomian di Daerah, diperlukan penyediaan sumber-sumber pendapatan asli daerah yang hasilnya memadai. Upaya peningkatan penyediaan pembiayaan dari sumber tersebut, antara lain, dilakukan dengan peningkatan kinerja pemungutan, penyempurnaan dan penambahan jenis pajak, serta pemberian keleluasaan bagi Daerah untuk menggali sumber-sumber penerimaan khususnya dari sektor Pajak Daerah melalui Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000.

Dengan berlakunya Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000, maka Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 1998 sudah tidak sesuai lagi dan perlu ditetapkan Peraturan Pemerintah pengganti, sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-undang tersebut. Oleh karena itu, Peraturan Pemerintah ini mencabut Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 1998 dan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 1997 tentang Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor.

PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas

Pasal 2

Ayat (1)

Termasuk dalam objek Pajak Kendaraan Bermotor yaitu kendaraan bermotor yang digunakan di semua jenis jalan darat, antara lain, di kawasan Bandara, Pelabuhan Laut, Perkebunan, Kehutanan, Pertanian, Pertambangan, Industri, Perdagangan, dan sarana olah raga dan rekreasi.

Alat-alat berat dan alat alat besar yang bergerak adalah alat yang dapat bergerak/berpindah tempat dan tidak melekat secara permanen.

Ayat (2)

Huruf a

Kendaraan bermotor milik Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah tidak dikecualikan sebagai objek Pajak Kendaraan Bermotor.

Huruf b

Ketentuan tentang pengecualian pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional berpedoman kepada Keputusan Menteri Keuangan.

Huruf c

Subjek pajak yang dimaksud dalam ayat ini, antara lain, orang pribadi atau yang memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang digunakan untuk keperluan pengolahan lahan pertanian rakyat, dan Badan Usaha Milik Negara yang memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang digunakan untuk keperluan keselamatan.

Pasal 3

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Dalam hal Wajib Pajak badan, kewajiban perpajakannya diwakili oleh pengurus atau kuasa badan tersebut.

Pasal 4

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Bobot dinyatakan sebagai koefisien tertentu. Koefisien sama dengan 1, berarti kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan oleh kendaraan bermotor tersebut dianggap masih dalam batas toleransi. Koefisien lebih besar dari 1, berarti kendaraan bermotor tersebut membawa pengaruh buruk terhadap kerusakan jalan dan pencemaran lingkungan.

Contoh:

Nilai Jual Kendaraan Bermotor merek X tahun Y adalah sebesar Rp 100.000.000,00. Koefisien bobot ditentukan sama dengan 1,2, maka dasar pengenaan pajak dari kendaraan bermotor tersebut adalah: $\text{Rp } 100.000.000,00 \times 1,2 = \text{Rp } 120.000.000,00$.

Ayat (2)

Harga pasaran umum adalah harga rata-rata yang diperoleh dari sumber data, antara lain, Agen Tunggal Pemegang Merek, asosiasi penjual kendaraan bermotor.

Nilai Jual Kendaraan Bermotor ditetapkan berdasarkan harga pasaran umum minggu pertama bulan Desember tahun pajak sebelumnya.

Ayat (3)

Faktor-faktor tersebut dalam ayat ini tidak harus semuanya dipergunakan dalam menghitung Nilai Jual Kendaraan Bermotor.

Ayat (4)

Huruf a

Tekanan gandar dibedakan atas jumlah sumbu/as, roda, dan berat kendaraan bermotor.

Huruf b

Jenis bahan bakar kendaraan bermotor dibedakan, antara lain, solar, bensin, gas, listrik atau tenaga surya.

Huruf c

Jenis, tahun pembuatan, dan ciri-ciri mesin dari kendaraan bermotor dibedakan, antara lain, jenis mesin yang 2 tak atau 4 tak, dan ciri-ciri mesin yang 1000 cc atau 2000 cc.

Ayat (5)

Cukup jelas

Ayat (6)

Cukup jelas

Pasal 5

Cukup jelas

Pasal 6

Cukup jelas

Pasal 7

Ayat (1)

Pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor merupakan satu kesatuan dengan pengurusan administrasi kendaraan bermotor lainnya.

Khusus pemungutan pajak kendaraan bermotor untuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak dilakukan hanya oleh Pemerintah Daerah.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan suatu dan lain hal dalam ayat ini, antara lain, kendaraan bermotor didaftar di daerah lain, kendaraan bermotor yang rusak dan tidak dapat digunakan lagi karena *force majeure*.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 8

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Huruf a

Kendaraan di Atas Air milik Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah tidak dikecualikan sebagai objek Pajak Kendaraan di Atas Air.

Huruf b

Ketentuan tentang pengecualian pengenaan Pajak Kendaraan di Atas Air bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional berpedoman kepada Keputusan Menteri Keuangan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan kendaraan di atas air perintis adalah kapal yang digunakan untuk pelayanan angkutan perintis.

Huruf d

Subjek pajak yang dimaksud dalam ayat ini, antara lain, Badan Usaha Milik Negara yang memiliki atau menguasai kendaraan di atas air yang digunakan untuk keperluan keselamatan, seperti kapal pandu dan kapal tunda.

Pasal 9

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Dalam hal Wajib Pajak badan, kewajiban perpajakannya diwakili oleh pengurus atau kuasa badan tersebut.

Pasal 10

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Harga pasaran umum adalah harga rata-rata yang diperoleh dari sumber data, antara lain, dari tempat penjualan kendaraan di atas air.

Nilai Jual Kendaraan di Atas Air ditetapkan berdasarkan harga pasaran umum minggu pertama bulan Desember tahun pajak sebelumnya.

Ayat (3)

Faktor-faktor tersebut dalam ayat ini tidak harus semuanya dipergunakan dalam menghitung Nilai Jual Kendaraan di Atas Air.

Ayat (4)

Dasar pengenaan Pajak Kendaraan di Atas Air dapat ditetapkan lebih rendah dari Nilai Jual Kendaraan di Atas Air.

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 11

Cukup jelas

Pasal 12

Cukup jelas

Pasal 13

Ayat (1)

Pemungutan Pajak Kendaraan di Atas Air merupakan satu kesatuan dengan pengurusan administrasi kendaraan di Atas Air lainnya.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan suatu dan lain hal, antara lain, kendaraan bermotor yang rusak dan tidak dapat digunakan lagi karena *force majeure*.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 14

Ayat (1)

Penguasaan kendaraan bermotor yang melebihi 12 (dua belas) bulan dianggap sebagai penyerahan, kecuali penguasaan kendaraan bermotor karena perjanjian sewa beli.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Huruf a

Penyerahan kendaraan bermotor kepada Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah tidak dikecualikan sebagai objek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.

Huruf b

Ketentuan tentang pengecualian pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional berpedoman kepada Keputusan Menteri Keuangan.

Huruf c

Cukup jelas

Pasal 15

Cukup jelas

Pasal 16

Nilai Jual Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal ini adalah Nilai Jual Kendaraan Bermotor yang tercantum dalam Ketetapan Menteri Dalam Negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (5).

Pasal 17

Cukup jelas

Pasal 18

Cukup jelas

Pasal 19

Cukup jelas

Pasal 20

Laporan tertulis tersebut, antara lain, berisi:

- nama dan alamat orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan;
- tanggal, bulan dan tahun penyerahan;
- nomor polisi kendaraan bermotor;
- lampiran foto kopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK).

Pasal 21

Ayat (1)

Penguasaan kendaraan di atas air yang melebihi 12 (dua belas) bulan dianggap sebagai penyerahan, kecuali penguasaan kendaraan di atas air karena perjanjian sewa beli.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Huruf a

Penyerahan kendaraan di atas air kepada Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah tidak dikecualikan sebagai objek Pajak Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air.

Huruf b

Ketentuan tentang pengecualian pengenaan Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional berpedoman kepada Keputusan Menteri Keuangan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan kendaraan di atas air perintis adalah kapal yang digunakan untuk pelayanan angkutan perintis.

Huruf d

Cukup jelas

Pasal 22

Cukup jelas

Pasal 23

Nilai jual kendaraan di atas air sebagaimana dimaksud dalam Pasal ini adalah nilai jual kendaraan di atas air yang tercantum dalam ketetapan Gubernur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (4).

Pasal 24

Cukup jelas

Pasal 25

Cukup jelas

Pasal 26

Cukup jelas

Pasal 27

Laporan tertulis tersebut, antara lain, berisi:

- nama dan alamat orang pribadi atau badan yang menerima penyerahan;
- tanggal, bulan dan tahun penyerahan;
- Pas Kapal;
- Nomor Pas Kapal.

Pasal 28

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan dianggap digunakan untuk kendaraan bermotor adalah bahan bakar yang diperoleh melalui, antara lain, Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU), Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum untuk Kendaraan di Atas Air.

Ayat (2)

Termasuk dalam pengertian bensin adalah, antara lain, premium, premix, bensin biru, super TT.

Pasal 29

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan penyedia bahan bakar kendaraan bermotor, antara lain, Pertamina dan produsen lainnya.

Pasal 30

Yang dimaksud dengan nilai jual adalah harga jual sebelum dikenakan Pajak Pertambahan Nilai.

Pasal 31

Tarif Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor dikenakan atas nilai jual bahan bakar kendaraan bermotor. Dengan demikian, harga eceran bahan bakar kendaraan bermotor sudah termasuk pajak ini.

Pasal 32

Cukup jelas

Pasal 33

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan pengambilan air bawah tanah dan/atau air permukaan dalam ketentuan ini, antara lain, pengambilan air dalam sektor pertambangan migas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan dalam ketentuan ini, antara lain, pemanfaatan air dalam bidang ketenagalistrikan.

Huruf c

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Tidak termasuk yang dikecualikan sebagai objek Pajak Pengambilan dan Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan adalah pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan yang dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah .

Huruf b

Contoh, Perusahaan Umum (PERUM) Jasa Tirta.

Huruf c

Pengecualian objek pajak atas pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan untuk kepentingan pengairan pertanian rakyat tetap memperhatikan kelestarian lingkungan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Huruf d

Pengecualian objek pajak atas pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air bawah tanah dan/atau air permukaan untuk keperluan dasar rumah tangga ditetapkan dengan Peraturan Daerah dengan memperhatikan kelestarian lingkungan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Huruf e

Cukup jelas

Pasal 34

Cukup jelas

Pasal 35

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Penggunaan faktor-faktor tersebut disesuaikan dengan kondisi masing-masing Daerah.

Yang dimaksud dengan musim pengambilan, atau pemanfaatan, atau pengambilan dan pemanfaatan air sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf g adalah musim kemarau atau musim hujan.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah adalah badan usaha yang menyediakan layanan publik dan tarif layanannya ditetapkan Pemerintah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan ini dimaksudkan untuk menghindari pembebanan yang memberatkan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara karena pembayaran atas jenis pajak ini dilakukan dari bagi hasil penerimaan negara dari sektor pertambangan minyak bumi dan gas alam.

Pasal 36

Cukup jelas

Pasal 37

Cukup jelas

Pasal 38

Ayat (1)

Huruf a

Dalam pengertian rumah penginapan termasuk rumah kos dengan jumlah kamar 10 (sepuluh) atau lebih yang menyediakan fasilitas seperti rumah penginapan.

Fasilitas penginapan/fasilitas tinggal jangka pendek, antara lain, gubuk pariwisata (*cottage*), motel, wisma pariwisata, pesanggrahan (*hostel*), losmen, dan rumah penginapan.

Huruf b

Pelayanan penunjang, antara lain, telepon, faksimil, teleks, fotokopi, pelayanan cuci, seterika, taksi dan pengangkutan lainnya, yang disediakan atau dikelola hotel.

Huruf c

Fasilitas olah raga dan hiburan, antara lain, pusat kebugaran (*fitness center*), kolam renang, tenis, golf, karaoke, pub, diskotik, yang disediakan atau dikelola hotel.

Huruf d

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 39

Cukup jelas

Pasal 40

Cukup jelas

Pasal 41

Cukup jelas

Pasal 42

Cukup jelas

Pasal 43

Ayat (1)

Termasuk dalam objek Pajak Restoran adalah rumah makan, cafe, bar, dan sejenisnya.

Pelayanan di restoran/rumah makan meliputi penjualan makanan dan/atau minuman di restoran/rumah makan, termasuk penyediaan penjualan makanan/ minuman yang diantar/dibawa pulang.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 44

Cukup jelas

Pasal 45

Cukup jelas

Pasal 46

Cukup jelas

Pasal 47

Cukup jelas

Pasal 48

Ayat (1)

Hiburan, antara lain, berupa tontonan film, kesenian, pagelaran musik dan tari, diskotik, karaoke, klab malam, permainan bilyar, permainan ketangkasan, panti pijat, mandi uap, dan pertandingan olah raga.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 49

Cukup jelas

Pasal 50

Yang dimaksud dengan yang seharusnya dibayar adalah termasuk pemberian potongan harga dan tiket cuma-cuma.

Pasal 51

Hiburan berupa kesenian tradisional dikenakan tarif yang lebih rendah dari hiburan lainnya.

Pasal 52

Cukup jelas

Pasal 53

Ayat (1)

Penyelenggaraan reklame, antara lain:

- reklame papan/billboard/videotron/megatron;
- reklame kain;
- reklame melekat (stiker);
- reklame selebaran;
- reklame berjalan, termasuk pada kendaraan;
- reklame udara;
- reklame suara;
- reklame film/slide;
- reklame peragaan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 54

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Dalam hal reklame diselenggarakan langsung oleh orang pribadi atau badan yang memanfaatkan reklame untuk kepentingan sendiri, maka Wajib Pajak Reklame adalah orang pribadi atau badan tersebut. Apabila penyelenggaraan reklame dilaksanakan melalui pihak ketiga, misalnya Perusahaan Jasa Periklanan, maka pihak ketiga tersebut menjadi Wajib Pajak Reklame.

Pasal 55

Cukup jelas

Pasal 56

Cukup jelas

Pasal 57

Cukup jelas

Pasal 58

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan penggunaan tenaga listrik adalah penggunaan tenaga listrik baik yang disalurkan dari PLN maupun bukan PLN.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Ketentuan tentang pengecualian pengenaan Pajak Penerangan Jalan bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional berpedoman kepada Keputusan Menteri Keuangan.

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Cukup jelas

Pasal 59

Cukup jelas

Pasal 60

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Ketentuan ini dimaksudkan untuk menghindari pembebanan yang pada akhirnya akan memberatkan masyarakat dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara karena pembayaran atas jenis pajak ini dilakukan dari bagi hasil penerimaan negara dari sektor pertambangan minyak bumi dan gas alam.

Pasal 61

Cukup jelas

Pasal 62

Cukup jelas

Pasal 63

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan kegiatan pengambilan bahan galian golongan C adalah pengambilan bahan galian golongan C dari sumber alam di dalam dan/atau permukaan bumi untuk dimanfaatkan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Huruf a

Contoh, kegiatan pengambilan tanah untuk keperluan rumah tangga, kegiatan pertambangan golongan a dan golongan b, pemancangan tiang listrik/telepon, penanaman kabel listrik/telepon, penanam pipa air/gas.

Huruf b

Cukup jelas

Pasal 64

Cukup jelas

Pasal 65

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan nilai pasar adalah harga rata-rata yang berlaku di lokasi setempat di wilayah daerah yang bersangkutan. Apabila nilai pasar dari hasil produksi bahan galian golongan C sulit diperoleh, maka digunakan harga standar yang ditetapkan oleh instansi yang berwenang dalam bidang penambangan bahan galian golongan C.

Pasal 66

Cukup jelas

Pasal 67

Cukup jelas

Pasal 68

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Penyelenggaraan tempat parkir oleh Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah tidak dikecualikan sebagai objek Pajak Parkir.

Huruf b

Ketentuan tentang pengecualian pengenaan Pajak Parkir bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional berpedoman kepada Keputusan Menteri Keuangan.

Huruf c

Cukup jelas

Pasal 69

Cukup jelas

Pasal 70

Cukup jelas

Pasal 71

Cukup jelas

Pasal 72

Cukup jelas

Pasal 73

Penetapan jenis pajak lainnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal ini harus benar-benar bersifat spesifik dan potensial di Daerah.

Pasal 74

Cukup jelas

Pasal 75

Cukup jelas

Pasal 76

Cukup jelas

Pasal 77

Cukup jelas

Pasal 78

Cukup jelas

Pasal 79

Cukup jelas

Pasal 80

Ayat (1)

Penetapan jangka waktu 15 (lima belas) hari dalam ayat ini telah mempertimbangkan administrasi pengiriman Peraturan Daerah dari daerah yang tergolong jauh.

Ayat (2)

Pembatalan Peraturan Daerah berlaku sejak tanggal ditetapkan. Dalam hal ini Wajib Pajak tidak dapat mengajukan restitusi kepada Pemerintah Daerah yang bersangkutan.

Ayat (3)

Penetapan jangka waktu 1 (satu) bulan dalam ayat ini dilakukan dengan pertimbangan untuk mengurangi dampak negatif dari pembatalan Peraturan Daerah tersebut.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 81

Cukup jelas

Pasal 82

Cukup jelas

Pasal 83

Cukup jelas

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4138

